CONSIDÉRATIONS

SUR LA LIBERTÉ

DU COMMERCE;

PAR M. BERGASSE.

2
HA1.J634a
Case
FRC
14403

C'eſt une belle idée que d'appeller tous les hommes à la diſcuſſion des vérités utiles, & c'eſt un ſigne de grandeur que de la permettre.

De la Légiſlation & du Commerce des grains. IV. P. C. XI.

A LONDRES.

1788.

THE NEWBERRY
LIBRARY

AVANT-PROPOS.

J'AI écrit ce mémoire, & je l'ai fait imprimer, ſans y mettre mon nom, ſous le miniſtère de M. NECKER, à la recommandation d'une chambre de commerce, pour empêcher le projet extravagant de réduire en monopole le tranſport des marchandiſes, dans l'intérieur du royaume.

J'y démontre les inconvéniens, on peut même dire les abſurdités d'un tel projet, & la ſenſation que cette démonſtration produiſit dans le temps, fut ſi forte, que, quelqu'envie qu'on eût de l'accueillir, on ſe vit contraint d'y renoncer.

Depuis, divers particuliers ont eſſayé de préſenter ce même projet, tantôt ſous une forme, tantôt ſous une autre; tantôt ne voulant aſſujettir que le tranſport d'une certaine eſpèce de marchandiſes au monopole; tantôt voulant tout de nouveau aſſujettir au monopole le tranſport de toutes les marchandiſes ſans diſtinction.

Ces particuliers ont toujours échoué, malgré quelques arrêts du conſeil qu'ils avoient obtenus, parce que les réclamations de toutes les chambres de commerce ont été conſtamment ſi fortes ſur ce point, leurs raiſons, pour maintenir la liberté des tranſports, ſi évidentes, qu'on n'a pas oſé paſſer outre, parce que, de plus, ſur les réclamations des chambres du commerce, il fallut bien conſulter MM. les députés de commerce à Paris, & que celui de MM. les députés qui fut chargé de motiver & de rédiger l'avis de ſa compagnie, juſte-

ment estimé depuis long-temps (1) pour l'étendue de ses connoissances en matière d'administration & de commerce, le fit avec tant de sagacité & de lumière, qu'il réduisit absolument les partisans du monopole au silence.

L'affaire, après dix ans de discussion, car on l'a discutée pendant dix ans, & sous tous les points de vue, paroissoit absolument terminée, & on n'imaginoit pas qu'il fût possible de la faire renaître.

Cependant elle renaît encore, & les temps de désordres où nous sommes paroissant favorables à tous les faiseurs de projets, deux particuliers, qui se sont ruinés dans les affaires, & qui ont besoin de faire fortune aux dépens de qui il appartiendra, viennent de la proposer tout de nouveau, ne s'appuyant uniquement que sur les raisons de leurs devanciers, mais comptant sur une protection très-forte, & publiquement soutenus par quelques personnes de la cour, dont il faut aussi refaire la fortune.

Je me vois donc obligé de faire réimprimer mon mémoire.

Notre commerce menace ruine de toutes parts; notre traité de commerce avec l'Angleterre a porté, dans le premier moment, un coup funeste à nos manufactures; le traité d'alliance de l'Angleterre avec la Hollande, n'a pour objet que de nous chasser de l'Inde, & puis de nous en fermer l'entrée; les troubles du Levant, secrétement fomentés par nos ennemis naturels, peuvent finir par nous priver de la branche la plus riche de nos exportations & de nos importations.

---

(1) M. de Rostagny. Je ne dois pas omettre encore, parmi les hommes qui ont servi le plus utilement la cause du commerce dans cette circonstance, M. d'Augy, dont les mémoires méritent singulièrement d'être lus.

Or, eſt-ce dans ce moment qu'il faut ſonger à ſoumettre notre commerce intérieur à un monopole tel, qu'il doit abſolument le détruire?

Je ne veux ajouter qu'un mot aux réflexions qu'on trouvera raſſemblées dans cet écrit.

Que penſeroit-on d'un homme qui, ſous prétexte de faire proſpérer notre commerce maritime, propoſeroit de réduire en monopole la faculté de voiturer nos marchandiſes par mer? On croiroit, à coup ſûr, cet homme fou.

Eh bien! quelle différence y a-t-il entre le projet qu'on propoſe & ce projet ridicule? Les voitures que le commerce intérieur fait mouvoir, ne ſont-elles pas, pour ce commerce, ce que ſont les navires pour le commerce maritime? N'eſt-il pas tout auſſi néceſſaire qu'elles ſoient abſolument à la diſpoſition du négociant, qu'il eſt néceſſaire que les navires ſoient à la diſpoſition de l'armateur? Et ſi le commerce, conſidéré dans ſon développement, n'eſt autre choſe que le mouvement d'une marchandiſe d'un lieu vers un autre, dans tous les cas, n'anéantit-on pas le commerce, ſitôt qu'on s'empare de ce mouvement?

Au reſte, je ne puis m'empêcher de faire une remarque, c'eſt que tous ces projets de monopole ſi extravagans, ſi ruineux pour les ſujets, & qui tendent toujours à porter le déſordre & la miſère dans les claſſes les plus utiles & les plus laborieuſes de la ſociété, une fois proſcrits, ne reparoîtroient plus, ſi nous avions une conſtitution arrêtée. On ſent que ſi les projets, quels qu'ils ſoient, étoient librement diſcutés dans les aſſemblées ſolemnelles, il n'y auroit aucun moyen de revenir ſur les déciſions de ces aſſemblées, & les auteurs des projets rejetés, ſeroient ſans reſſource pour les reproduire.

Mais tant que notre conſtitution ne ſera que dans la tête de nos miniſtres, tant qu'elle changera comme nos miniſtres changent, tant qu'elle ſera bonne ou mauvaiſe, ſelon que nos miniſtres ſeront bons ou mauvais; tant qu'on pourra pourſuivre par l'intrigue, ce qu'on déſeſpère d'obtenir par la raiſon; tant qu'on pourra intimider, par des ordres arbitraires, le citoyen honnête qui propoſe des vues utiles, ou qui s'oppoſe à des vues malfaiſantes, il n'y aura jamais rien de ſtable parmi nous, & le pays de l'Europe qui pouvoit être le plus fortuné, ſera conſtamment le plus miſérable.

Paris, ce 5 Août 1788.

CONSIDÉRATIONS

SUR LA LIBERTÉ

DU COMMERCE;

Ouvrage où l'on examine s'il eſt avantageux ou nuiſible au Commerce, que le tranſport des denrées & des marchandiſes ſoit réduit en privilége excluſif.

Objet de cet ouvrage.

Il exiſte en france, depuis plus de deux ſiècles, une guerre entre la finance & l'induſtrie, dont preſque toutes les époques ont eté marquées par des événemens funeſtes au commerce. Les circonſtances critiques dans leſquelles s'eſt trouvée la nation, le rôle malheureux qu'elle a joué dans les diſſentions politiques qui agitent l'europe depuis ſi long-temps, les reſſources ruineuſes auxquelles on s'eſt vu dans la néceſſité de recourir pour ſoutenir ſon crédit expirant, les vices nombreux de ſon adminiſtration fiſcale, cette habitude de prodigalité que le luxe entretient, & que l'économie effraye, toutes ces choſes ont dû donner aux gens d'affaire une prépondérance fatale; placés entre le gouvernement, qui a des beſoins ſans ceſſe renaiſſans, & la claſſe induſtrieuſe de la nation qui, ſeule, peut y ſubvenir, ne devant d'ailleurs leur exiſtence politique qu'à des abus anciens, ou à des conjonctures malheureuſes, ils ont toujours eu le plus grand intérêt à maintenir dans l'état une régie abſorbante, dont la connoiſſance fut un

art compliqué, la législation une science difficile, & le résultat, un produit inespéré.

L'espece d'illusion qu'ils ont produite commence néanmoins à se dissiper. L'exemple des princes voisins, l'adresse avec laquelle ils ont profité de toutes les fautes de notre gouvernement; les ressources qu'ils ont trouvées dans une régie plus simple & moins oppressive, sur-tout les lumières que quelques bons esprits ont répandues sur les parties de l'administration qu'il leur a été permis d'étudier & d'approfondir, d'autres causes encore, dont je ne veux ni faire remarquer l'influence, ni déterminer les effets, ont insensiblement opéré une révolution dans les préjugés qu'on avoit jusqu'ici servilement adoptés, le système du fisc paroît se rapprocher davantage de l'intérêt du contribuable; & si de longues erreurs à réparer & des circonstances impérieuses ne permettent pas d'en corriger tous les vices, au moins n'a-t-on plus recours à des besoins imaginaires & à des déguisemens odieux, pour en légitimer les excès.

Quelque éclairée cependant que soit notre administration, les événemens d'une guerre juste, mais dispendieuse, peuvent la déterminer encore quelquefois à interrompre le bien qu'elle veut faire, pour se livrer à des spéculations purement fiscales, dont l'objet seroit moins le soulagement du peuple, que la prétendue sûreté de l'état & sa gloire.

Dans le nombre de ces spéculations, il en est une à laquelle on paroît s'arrêter avec complaisance : c'est un projet présenté au gouvernement par l'administration des messageries, pour soumettre à un privilége exclusif le transport de toutes les marchandises. Comme le commerce n'est, en dernière analyse, qu'un échange, peu importe au premier coup-d'œil par qui les objets de cet échange soient voiturés, pourvu que les frais de transport n'en augmentent pas considérablement la valeur, & que notre concurrence dans les divers marchés de l'europe se maintienne au même degré. Le gouvernement est déjà chargé d'une partie des transports : quel inconvénient y auroit-il donc à ce qu'il devînt, pour tout le reste, le seul agent du commerce? & pourquoi ne préféreroit-il pas, dans les circonstances où il se trouve, les ressources que lui offre l'industrie de la nation, au produit d'un impôt sur la propriété,

priété, ou les consommations; impôt d'autant plus dangereux aujourd'hui, qu'il reposeroit presque tout entier sur la classe du peuple la plus nombreuse & la plus misérable.

Mais s'il étoit vrai que ce projet, tel qu'on l'a conçu, & tel qu'il est possible de le concevoir, fût de tous les impôts le plus funeste; s'il flétrissoit l'industrie dans son germe; s'il obstruoit tous les canaux de la propriété, tous les canaux de la circulation; s'il détruisoit même essentiellement le commerce, qui fait de la propriété une richesse, & donne aux consommations une valeur; en tenter seulement l'essai, ne seroit-ce pas commettre une faute irréparable? Maintenant que presque tous les états de l'europe sont éclairés sur leurs vrais intérêts, que par-tout il s'élève des manufactures rivales des nôtres, que les villes maritimes du nord & du midi, jouissant d'une liberté sans limites, peuvent mettre à profit toutes nos erreurs, pouvons-nous impunément nous tromper, & n'est-il pas à craindre qu'égarés une fois, il ne nous soit plus libre de revenir sur nos traces?

Ce sont donc des questions bien importantes, que celles qui résultent du projet annoncé. Ce seroit donc faire une chose utile, que de considérer ce projet sous toutes ses faces, d'en balancer les avantages & les dangers, & d'en déterminer les effets.

On ne doit pas dissimuler ici que le privilége exclusif du roulage n'a pas été l'objet d'une demande directe de la part de ceux qui veulent l'obtenir. Ils ont senti qu'ils ne pouvoient rompre l'allure ordinaire du commerce, sans exciter une réclamation universelle; que, comme il s'agissoit de détruire des habitudes anciennes, ils ne pouvoient y parvenir qu'en y substituant insensiblement d'autres habitudes, & qu'il falloit paroître abandonner en partie, au hasard des circonstances, le succès de leur entreprise.

Avant toutes choses, & pour ne pas s'exposer au reproche d'avoir combattu des chimères, il importe donc d'établir que, quels qu'aient été, quels que soient encore les déguisemens de la régie des messageries, & de ceux qui, marchant sur ses traces, annoncent les mêmes prétentions, leur but unique est ce privilége exclusif dont

ils ne parlent pas, & dont on s'apperçoit si bien qu'ils veulent parler.

Roulage exclusif.

§. I. Ce n'est pas un projet nouveau que celui dont l'examen est l'objet de ces considérations. Il paroît que, dans tous les temps, les divers fermiers ou régisseurs des messageries n'ont rien négligé pour envahir la liberté des transports.

Les messageries doivent leur premier établissement à l'université de Paris : le commerce n'étoit pas encore florissant, & ce ne fut pas pour en favoriser les progrès, que l'université en sollicita le privilége. Elle ne vouloit d'abord que soustraire les jeunes gens qui, de toutes les parties de l'europe, se rendoient dans ses écoles, au brigandage des nobles répandus dans les provinces. Ceux-ci, maîtres de tous les passages, & vivant des abus qu'avoit enfanté l'anarchie féodale, avoient établi des contributions sur toutes les routes, & fatiguoient les voyageurs par des exactions d'autant plus cruelles, qu'elles n'avoient d'autre règle que leur volonté, & d'autres bornes que leurs besoins.

En 1556, l'université fut en partie privée du privilége qu'elle avoit obtenu. Henri III érigea en titre d'office des charges de messagers ordinaires, auxquels il accorda, outre les fonctions & les prérogatives qui appartenoient aux messagers de l'université, la permission de transporter les paquets, les marchandises, l'or & l'argent des particuliers, en concurrence avec les voituriers ordinaires.

Cet édit, que le besoin d'argent avoit fait rendre, fut suivi, le 15 mai 1588, d'une déclaration qui, en confirmant les premiers droits accordés aux messagers du gouvernement, les chargea du port exclusif des deniers royaux; & leur enjoignit en conséquence de partir périodiquement à des jours fixés par les maires & échevins de chaque ville.

L'administration des messageries une fois établie, ne négligea rien pour donner à son privilége toute l'extension dont il étoit susceptible. Il ne faut que jeter les yeux sur l'édit du mois d'août 1634, la requête de l'université de

Paris du 11 ſeptembre de la même année, l'arrêt du conſeil du même mois, l'édit de mai 1635, l'édit d'octobre 1658, pour ſe convaincre que, dès ſon établiſſement, elle n'a ceſſé de travailler avec le plus grand zèle, à envahir tous les moyens de circulation que l'accroiſſement de l'induſtrie avoit rendu néceſſaires (1).

L'édit même de 1638, qu'on vient de citer, en obligeant les rouliers à ne charger que dans les bureaux du fermier; anéantiſſoit la liberté du roulage, & ſoumettoit le commerce entier au même monopole qu'on s'efforce de faire revivre aujourd'hui. Heureuſement alors, l'indolence de nos voiſins, le peu de progrès qu'ils avoient fait dans les arts, & les guerres preſque continuelles qui agitoient l'europe, rendoient les fautes de notre gouvernement moins dangereuſes, & lui laiſſoient plus de liberté & de moyens pour les réparer.

Le commerce ſe plaignit; & un arrêt du conſeil du 25 juin 1678, lui reſtitua une partie de ſes priviléges uſurpés. Cet arrêt, en diſtinguant avec ſoin les droits de meſſageries qu'il importoit de reſtreindre, des droits de rouliers qu'on avoit inutilement tenté d'aſſervir, permet aux *Marchands*, *aux Négocians & a tous autres*, de faire tranſporter leurs denrées, leurs marchandiſes, leurs effets, par telle voiture, & de telle manière qu'ils le jugeroient à propos.

Une loi ſi ſage ne fut pas long-temps reſpectée. Le fermier fit de nouvelles tentatives, & le 8 août 1681, il obtint un premier arrêt du conſeil qui défendoit aux rouliers de conduire aucune perſonne ſur leurs chariots, & de ſe charger en or, en argent, ou en marchandiſes, d'aucun poids, au-deſſous de cinquante livres. Un ſecond arrêt

---

(1) Edit de 1634, portant création de trois intendans & contrôleurs généraux des meſſagers, rouliers & voituriers, avec attribution de juriſdiction, &c.

Requête de l'univerſité, du 11 ſeptembre, contenant oppoſition à l'enregiſtrement de cet édit.

Arrêt du conſeil qui la déboute de cette oppoſition.

Edit de mai 1635 qui réunit à la ferme générale, la régie des meſſageries, & défend à tout voiturier de ſe mêler du roulage, ſans en avoir obtenu la permiſſion de la ferme.

de 1684, en paroiſſant interdire au fermier la faculté de ſe mêler directement ou indirectement du roulage, lui en attribue effectivement tout l'exercice, en ce qu'il prive les rouliers de la liberté d'avoir des bureaux, des commiſſionnaires, des facteurs, des entrepôts dans les villes ou ſur les routes; en ce qu'il leur enjoint de ne voiturer qu'avec leurs propres chevaux, par eux-mêmes ou leurs valets; enfin, en ce qu'il leur ordonne de partir au haſard ſans jours fixes, c'eſt-à-dire, hors les jours fixés pour le départ des carroſſes publics, & avec des lettres de voitures ouvertes & adreſſées directement aux marchands.

Il étoit impoſſible d'imaginer un règlement plus funeſte à la liberté du commerce; auſſi excita-t il des réclamations nombreuſes. Les ſix corps des marchands de Paris ſe pourvurent même en oppoſition au conſeil. On admit leur requête; mais le fermier eut le crédit de rendre ce premier ſuccès inutile, en la faiſant renvoyer pardevant des commiſſaires dont toute la fonction, en cette partie, étoit de faire obſerver les arrêts rendus en ſa faveur.

Cependant, ſur les repréſentations des négocians de Lyon, le conſeil, par un arrêt du 2 avril 1701, maintint les marchands & les négocians dans la liberté d'adreſſer leurs caiſſes & ballots à leurs correſpondans, pour les faire enſuite parvenir à leur deſtination, par des voitures à leur choix.

Le commerce ne jouit pas long-temps du bénéfice de cet arrêt. Le 12 juin de la même année, le fermier en obtint un autre qui, en lui accordant le privilège excluſif d'avoir des entrepôts ſur les routes, nuiſoit eſſentiellement à la liberté des tranſports qu'on venoit d'obtenir.

D'autres édits gênèrent encore plus cette liberté, les beſoins de l'état forçoient en quelque ſorte le gouvernement à prêter l'oreille à tous les expédiens qui lui étoient offerts, & on ne lui en offroit que de deſtructeurs.

De là l'édit de 1704, qui attribue à des commiſſaires inſpecteurs, créés en titre d'office, un ſou pour livre ſur le prix de toutes les voitures: conceſſion dont le fermier ne tarda pas à s'emparer, parce qu'elle augmen-

toit ſon bénéfice, ſans augmenter les frais de ſon exploitation.

De là encore l'édit de février 1705, qui crée en titre d'offices héréditaires, des courtiers-facteurs de rouliers.

On parla beaucoup de l'utilité que le commerce devoit retirer de ces courtiers. Le fermier des meſſageries avoit envahi, au moyen de ſes divers priviléges, les droits du roulier, du facteur & du négociant. On ſentoit qu'il importoit à la proſpérité du commerce que ſes opérations fuſſent confiées à un agent moins tyrannique : mais la néceſſité où l'on étoit réduit, ne permit pas de donner, à cette maxime d'intérêt public, toute l'étendue qu'elle devoit avoir; & la liberté des tranſports, que le commerce réclamoit depuis ſi long-temps, fut confiée à un petit nombre de particuliers, comme un droit ancien dont on leur abandonnoit l'exercice.

Ce droit devint ſi onéreux, que de toute part on en demanda la révocation. Enfin le commerce obtint qu'on payeroit une augmentation conſidérable ſur la taille, pour tenir lieu à perpétuité de la finance des charges qu'on ſuprpima, & *qui ne pouvoient être rétablies ſous quelques cauſes ou prétextes que ce fût.* Ce ſont les termes de l'édit d'avril 1712.

L'édit de 1704, concernant le ſou pour livre d'augmentation ſur toutes les voitures, avoit déjà été ſupprimé par deux édits des mois de juin & de juillet 1705.

Ces derniers édits, comme tous ceux qui avoient été publiés ſur le même objet, n'eurent qu'une exécution momentanée.

Le bien public qui les avoit dictés, ſervit de prétexte à une compagnie de financiers, pour préſenter au gouvernement un projet qui en rendoit la plupart des diſpoſitions inutiles. Le 12 février 1724, cette compagnie obtint des lettres-patentes par leſquelles il lui fut permis d'établir des bureaux & des magaſins pour les rouliers, où elle jugeroit néceſſaire, ſans cependant que les négocians & les rouliers fuſſent tenus d'employer ſes préposés excluſivement à tous autres. On faiſoit ainſi revivre, d'une manière adroite, l'édit de 1705. Le

fermier se plaignit ; parce qu'on le privoit du droit exclusif d'avoir des entrepôts ; les six corps réclamèrent, parce qu'ils ne virent dans cet établissement, que de nouvelles entraves préparées au commerce ; & le 12 septembre de la même année, le gouvernement retira son privilége.

Depuis cette époque jusqu'au commencement de ce règne, on ne trouve aucun arrêt dont les dispositions soient assez générales pour être rapportées ; ce n'est pas que, dans cet espace de temps, le fermier n'ait fait plus d'une fois des tentatives pour étendre ses droits ; mais les intérêts du commerce étoient mieux connus, on ne pouvoit pas faire impunément beaucoup de fautes ; & les maximes adoptées par les autres états de l'Europe, sans être celles de notre gouvernement, régloient néanmoins ses démarches.

Au commencement de ce siècle, & sous une administration plus heureuse, on s'est beaucoup occupé de la réforme des messageries.

On ne parlera pas de la révolution qu'elles ont éprouvée, sous le ministère de M. Turgot ; & des circonstances qui l'ont accompagnée. Ces faits sont encore trop récens pour qu'il soit besoin d'en faire mention. On remarquera seulement que cette révolution n'auroit pas été moins funeste au commerce que toutes les autres, si, sur les plaintes réitérées des négocians, il n'avoit été tacitement convenu, entre le nouveau régisseur & le gouvernement, qu'il ne se prévaudroit pas de la disposition des arrêts qu'il avoit obtenus, & notamment celui du 7 août 1775, qui entre autres choses, lui attribuoit le droit exclusif de transporter l'or & l'argent des particuliers, comme si l'argent, qui représente toutes les denrées, qui en est la commune mesure, qui est l'agent, le moyen de toutes les opérations du commerce, qu'on ne peut retarder dans sa marche, sans altérer le crédit, sans obstruer tous les canaux de la circulation, ne devoit pas être, de toutes les marchandises, la plus libre, la plus disponible, la moins sujette à des droits.

La nouvelle régie n'a pas long-temps subsisté. L'ancien fermier est rentré dans l'exercice de son privilége ; mais

pour n'être pas expulsé de nouveau, il a presque doublé le prix de son ancien bail. En même temps, & à cause de cette augmentation, il a demandé qu'il lui fût permis de faire le courtage des rouliers en concurrence avec tous les commissionnaires du Royaume. Cette permission lui a été accordée, parce qu'on n'en a pas prévu les conséquences.

A peine jouissant de ses nouveaux droits, le fermier s'est hâté de faire revivre tous les règlemens dont le commerce avoit payé si chérement la suppression, & de l'exécution desquels il avoit su se garantir : tels que les édits & arrêts du 24 janvier 1684, 2 avril & 12 juillet 1701, 27 août 1703, 2 décembre 1704; il s'en est prévalu dans les démarches qu'il a faites auprès des villes & des provinces, pour les engager à concourir à l'exécution de ses plans; il les a invoqués dans les procès qu'il a suscités à divers particuliers. Il a fait plus encore, il a réussi à les faire confirmer par de nouveaux arrêts du conseil.

Le commerce s'est ébranlé de nouveau. Il a réclamé, avec plus de force que jamais, ses droits envahis, & sa liberté méconnue; mais les questions vraiment intéressantes qu'il a élevées, les représentations qu'il a faites, ont à peine été remarquées, parmi tous les objets de bien public qui occupent aujourd'hui l'administration.

Cette indifférence momentanée pour des intérêts si précieux, a enhardi le fermier des messageries à tenter des démarches nouvelles. Quoi qu'il eût fait pour se procurer la confiance du négociant, quoiqu'il n'eût rien négligé pour faire intervenir le gouvernement dans ses querelles & ses succès, par-tout où le commerce a pu se mouvoir avec liberté, par-tout où la crainte d'un péril imaginaire n'a pas déterminé ses opérations, il a vu ses bureaux déserts, ses entrepôts abandonnés, & les frais de son exploitation meurtrière retomber entièrement à sa charge.

Dans cette extrémité, il a compris que ce n'étoit pas à des arrêts du conseil qu'il devoit recourir pour assurer son entreprise, qu'il lui importoit même de n'user qu'avec précaution de ceux qu'il avoit obtenus, & que sa con-

currence avec les commiſſionnaires ne deviendroit un privilége utile, qu'autant que, ſous des prétextes ſpécieux, il viendroit à bout de ſe procurer l'expédition excluſive de quelques marchandiſes.

En conſéquence, on a préſenté un dernier projet au gouvernement, tendant à faire exploiter excluſivement par l'adminiſtration des meſſageries, le roulage des marchandiſes qui paſſent en tranſit.

Les marchandiſes qui jouiſſent du privilége de tranſit, ſont celles que la France achete dans l'étranger, que ſes colonies lui fourniſſent, ou qui ſont le produit de ſes manufactures, & qui ne ſont pas deſtinées pour ſa conſommation intérieure. On a exempté ces marchandiſes de toute eſpèce de droit, parce que devant être exportées dans les divers marchés de l'Europe, il faut qu'elles puiſſent être vendues en concurrence avec celles de toutes les autres nations commerçantes, &, s'il eſt poſſible même, qu'elles y obtiennent une préférence favorable aux progrès de notre induſtrie.

Ce n'a été que l'expérience qui a engagé le gouvernement à les affranchir. La plupart, comme toutes celles qui ſe conſomment dans le royaume, étoient aſſujetties à des droits qui en augmentoient conſidérablement la valeur; mais les routes ouvertes dans les états voiſins pour la facilité des tranſports, les priviléges accordés à leurs villes maritimes, les manufactures nombreuſes dont on y a favoriſé l'établiſſement, ont enfin obligé le gouvernement à renoncer à un genre d'impôt dont le produit, ajouté au prix de notre main-d'œuvre, ne pouvoit qu'opérer la déſertion de nos atteliers, & diminuer, d'une manière très-rapide, la ſomme de nos exportations. Malheureuſement on a eu recours trop tard à cet expédient; ce n'eſt guère chez nous qu'on devine le bien, il n'eſt preſque toujours que le remède du mal qu'on a fait longtemps, & qui n'eſt que trop ſouvent irréparable.

Or, on peut aſſurer que le commerce que la France fait avec l'étranger, n'a preſque d'autre objet que la conſommation des marchandiſes en tranſit, & qu'elles compoſent à-peu-près les deux tiers des expéditions du royaume.

Il

Il n'eſt donc pas bien difficile de démontrer que les auteurs du nouveau projet concernant les meſſageries, n'ont d'autre intention que de s'emparer du tranſport de toutes les marchandiſes, & d'aſſervir le roulage entier au monopole. L'analyſe faſtidieuſe qu'on a faite de tant d'édits & d'arrêts, qui preſque tous tendent à mettre l'adminiſtration des meſſageries en poſſeſſion des franchiſes les plus eſſentielles aux progrès du commerce, prouve déjà que ſon ſyſtême dans tous les temps a été d'envahir tous les droits, tous les priviléges, dont la réunion, en formant une des branches le plus productives du revenu public, pouvoit donner à ſa régie, plus de conſiſtance & d'étendue.

Or maintenant, qu'eſt-ce qu'elle demande ? deux choſes. D'abord, le droit de concourir avec tous les expéditeurs du royaume, dans l'exploitation du roulage; enſuite, l'expédition excluſive des marchandiſes en tranſit dont on vient de parler.

La concurrence en général, n'eſt que le droit ou la liberté indéfinie de concourir au même objet par les mêmes moyens. Comme l'objet de la concurrence, en matière de commerce, eſt un bénéfice à faire, de cela ſeul qu'elle exiſte, elle eſt auſſi grande qu'il eſt poſſible; car il eſt évident que, par-tout où un bénéfice à faire laiſſe une place à remplir, cette place eſt néceſſairement occupée. Prétendre augmenter la concurrence, c'eſt donc vouloir agir où il n'eſt pas beſoin d'agir; vouloir faire, où il n'y a rien à faire.

L'effet de la concurrence, eſt de maintenir entre ceux qui concourent, un équilibre qui n'eſt pas volontaire de leur part; avec des moyens pareils, tous s'efforcent d'acquérir, au préjudice les uns des autres; mais parce que leurs moyens ſont ſemblables, & leurs droits égaux, aucun ne devient aſſez puiſſant & la concurrence s'entretient.

Et la concurrence fait naître l'induſtrie.

Or, de là que réſulte-t-il ? 1°. Que l'adminiſtration des meſſageries eſt un agent abſolument inutile au commerce, car elle n'augmente pas la concurrence. On reviendra dans la ſuite ſur cette propoſition. 2°. Qu'elle

ne peut concourir sans détruire cette concurrence même ; qu'elle paroît vouloir étendre. Car, comme tous ceux qui concourent, elle voudra faire le plus grand gain possible. Mais les moyens qu'elle emploiera sont infiniment supérieurs à ceux de ses rivaux. D'après la forme des arrêts qu'elle a obtenus, & de la disposition desquels elle saura bien se prévaloir, seule, elle aura des établissemens dans tout le royaume ; seule, elle jouira du privilége d'entrepôt sur toutes les routes ; seule, elle aura le droit de transporter l'or & l'argent des particuliers ; seule, elle pourra disposer de la force du gouvernement dans ses entreprises. L'équilibre sera donc rompu entr'elle & ses compétiteurs ; mais l'équilibre étant rompu, que devient la concurrence, qui n'est fondée que sur l'équilibre ? Il est donc tout aussi certain que de cela seul que l'administration se mêlera du courtage des rouliers, elle s'emparera de ce courtage, qu'il est certain qu'un homme adroit, vigoureux & armé, terrassera un enfant garroté & privé de ses moyens naturels de défense.

Cette démonstration n'acquiert pas plus de force, mais devient plus facile à saisir, si l'on considère que l'administration des messageries, outre cette concurrence, jouira seule du privilége d'expédier les marchandises en transit.

Car, ou elle s'emparera de toutes ces marchandises sans exception, & alors la portion la plus nombreuse & la plus riche des commissionnaires du royaume qui dispose spécialement de ce genre d'expédition, se verra dans la nécessité d'y renoncer, il ne lui restera ainsi plus pour rivaux que quelques individus sans moyens & sans relation, que sa régie naturellement active & entreprenante asservira sans peine, ou écrasera sans effort :

Ou bien, pour ne pas s'exposer à de trop puissantes réclamations, elle bornera son privilége dans le principe, aux seules marchandises destinées à être consommées dans l'étranger, & qui ne sont le produit ni de notre sol, ni de notre industrie. Or, ces marchandises composent à-peu-près le tiers des expéditions du royaume. Nos principales villes de commerce en sont l'entrepôt. Quand elle aura

ces entrepôts, quand en dépouillant, par un coup d'autorité, ceux qui les faiſoient valoir, de la portion la plus précieuſe de leurs bénéfices, elle aura rendu leur ſort égal à celui des commiſſionnaires établis dans les villes les moins remarquées; quand en un mot, en les privant de la richeſſe qui donne la conſidération, elle les aura réduit à cet état de foibleſſe qui rend toutes les démarches impuiſſantes, & toutes les plaintes inutiles, croit-on qu'uſant à propos de ſa prétendue concurrence, ſe prévalant de tant d'arrêts meurtriers qu'elle vient de faire revivre, il faudra beaucoup de temps & de ſoin pour atteindre le but qu'elle déguiſe & qu'elle ſe propoſe? Manquera-t-elle de prétexte pour envahir une profeſſion déjà fatiguée, dont elle aura rendu l'exercice impoſſible, & qui n'offrira plus pour perſpective qu'une ſervitude pénible & un produit auſſi borné qu'incertain?

Il eſt donc évident que l'adminiſtration des meſſageries n'a d'autre objet, dans ſes démarches, que de s'emparer du tranſport excluſif de toutes les marchandiſes. Ce n'eſt donc pas une chimère qu'on va combattre, mais un projet réfléchi qu'il faut examiner avec d'autant plus d'attention, qu'il peut avoir l'influence la plus étendue ſur les progrès du commerce.

§. II.

Avantages prétendus du roulage excluſif.

On peut réduire à quatre articles principaux tous les avantages que l'adminiſtration des meſſageries prétend devoir réſulter du privilége qu'elle ſollicite: 1°. la deſtruction entière de la contrebande; 2°. une garantie abſolue pour toutes les marchandiſes qui lui ſeront confiées; 3°. une conſtante uniformité dans le prix de voiture; 4°. un chargement complet pour chaque roulier qu'elle emploiera.

Ainſi, ſelon elle, le gouvernement & le commerce gagneroient également à l'établiſſement de ſon régime.

On n'auroit plus beſoin de ce grand nombre de bureaux établis dans l'intérieur des provinces, pour la vérification

des marchandiſes ; des employés en petit nombre, ſagement diſtribués ſur les frontières, préviendroient toutes les fraudes ; & le gouvernement s'enrichiroit de l'accroiſſement de l'impôt, & des frais de perception qui lui ſeroient épargnées.

On ne ſeroit plus expoſé à confier des effets ſouvent précieux, à des commiſſionnaires qui ne peuvent en répondre ; le roulier ne ſeroit plus dans le cas d'eſſuyer des pertes qui abſorbent tous ſes profits, & le commerce, délivré de l'embarras de combiner des prix de voiture avec les circonſtances plus ou moins favorables dans leſquelles il ſe trouve, ne verroit plus le cours de ſes ſpéculations interrompu par une variation qu'il ne peut ni empêcher ni prévoir.

Tous ces avantages ſont-ils bien certains ?

Voilà la première queſtion qu'il faut réſoudre.

Deſtruction de la contrebande.

1°. D'abord, à entendre les auteurs de ce projet, il ſemble que le royaume ne ſoit peuplé que de contrebandiers. Cependant quel eſt l'objet de la contrebande ? N'eſt-ce pas de tromper la vigilance du fermier, en s'expoſant à toute la rigueur des lois fiſcales ? Qui donc peut faire la contrebande ? Eſt-ce l'homme riche & laborieux, qui a beſoin de ſa réputation pour jouir, ou pour acquérir encore ? Eſt-ce le pauvre même dont la perſonne répond de l'infraction qu'il peut commettre ? Qui donc peut la faire ? N'eſt-ce pas celui qui n'ayant rien à perdre, veut gagner à tout prix, en courant tous les riſques ? Mais de tels hommes ſont-ils bien communs ? & puis pour gagner, ne faut-il pas trouver un complice qui ait des marchandiſes à ſouſtraire aux droits, & ce complice eſt-il bien facile à rencontrer ?

Enſuite, pour parler dans tous les ſyſtêmes, la deſtruction de la contrebande eſt-elle bien avantageuſe à la ferme générale ? N'eſt-ce pas ſous le vain prétexte de la détruire qu'elle a imaginé ces bureaux de contrôle, ces frais d'acquits, ces droits de régie de toute eſpece, dont la perception eſt ſi lucrative pour elle, & le produit

bien supérieur à celui du droit dont elle est frustrée par la contrebande ?

Et puis est-il bien vrai que le fermier des messageries puisse empêcher la contrebande ? On fait la contrebande en petite partie ou en masse. La contrebande en petites parties ne se fait que furtivement, par des chemins détournés & presqu'impraticables ; celle-là, le fermier ne l'empêchera pas, parce que le contrebandier opère seul, qu'il ne confie sa marchandise à personne, & qu'il n'a point d'agent sur les routes pratiquées : la contrebande en grand, ou en masse, est très-rare ; on ne peut la faire qu'en corrompant les employés de la ferme générale, & il ne suffit pas d'en corrompre un seul. Comme les marchandises sont sujettes à plusieurs vérifications, il faut acheter le silence de tous les bureaux par lesquels elles doivent passer : or le concours de deux bureaux seulement pour la même vérification, rend la chose infiniment difficile. Mais quand il n'y aura qu'un seul bureau sur la frontiere ; quand en trompant une seule fois, on aura échappé à tous les dangers, lorsque les marchandises, ayant franchi la première barrière, circuleront impunément dans toute l'étendue du royaume, sur la foi d'une seule visite, d'une simple lettre de voiture, ne sera-t-on pas plus tenté qu'on ne l'est aujourd'hui de se soustraire aux droits ? Les employés eux-mêmes existans sans correspondance dans l'intérieur du royaume, sans autre contrôle que celui de leurs registres, résisteront-ils à l'appas d'un bénéfice dont il sera presqu'impossible de retrouvet la trace ? Il n'y a pas de régime de finance plus sévère, d'une vigilance plus minutieuse, que celui de la ferme générale ; & cependant plus d'une fois elle a été trompée par des commis infidèles. Le sera-t-elle moins, lorsqu'eux seuls pourront fournir la preuve du délit dont ils se rendront coupables.

On s'est sur-tout attaché à faire envisager le *transit*, comme la source de la contrebande, & c'est en le présentant sous ce point de vue qu'on en a spécialement sollicité le privilége.

Or, veut-on voir jusqu'à quel point cette opinion est fondée ?

L'affranchiſſement de toute eſpéce de droits pour les marchandiſes en *tranſit*, s'opère par le moyen d'un acquit à caution, qu'on prend au bureau du départ; on y plombe la marchandiſe affranchie; & l'expéditeur s'oblige à la préſenter ainſi plombée an bureau établi ſur la frontière, & à rapporter au dos de ſon acquit, un certificat de ſa ſortie hors du royaume. Ce n'eſt pas tout. Ces marchandiſes, comme toutes les autres, ne peuvent être voiturées que par les grands chemins, où la ferme générale entretient d'autres bureaux. Elles y ſont aſſujetties à un examen rigoureux; on y vérifie leurs plombs, & l'on doit y viſer les acquits qui les accompagnent. Il n'eſt donc pas de ballot deſtiné à l'étranger, qui n'ait été reconnu dans ſix, huit, & quelquefois vingt bureaux différens. Si, malgré de telles précautions, la ferme générale eſt encore trompée, ce ne peut donc être que parce qu'elle a des employés infidèles. Or les commis des meſſageries ſeront-ils plus déſintéreſſés, plus incorruptibles que les ſiens? Si quelle que ſoit l'exceſſive ſévérité de ſes lois pénales, il ſe trouve des hommes capables de les enfreindre, en trouvera-t-on plus difficilement dans une adminiſtration moins vigilante & plus modérée.

En général, par-tout où il exiſte un grand commerce, on ne doit pas eſpérer de détruire entiérement la contrebande. Vous voulez exciter l'induſtrie, & vous êtes ſurpris que l'amour du gain, qui la développe & qui la nourrit, échappe quelquefois à toutes les précautions que vous prenez pour réprimer ſes excès. Les lois ont beau faire, la prévoyance humaine n'eſt pas infinie. Tant que la cupidité pourra être miſe en jeu par un intérêt quelconque, la fraude ſera toujours d'une poſſibilité dont on ne trouvera pas les bornes.

Je ne connois qu'un moyen de détruire la contrebande, c'eſt de faire des lois du fiſc un ſyſtême de religion, de ſes prépoſés, des enthouſiaſtes, & de tous les individus qui compoſent la claſſe induſtrieuſe de la nation, depuis le négociant juſqu'au manœuvre, autant de philoſophes diſpoſés à acquérir avec peine, & à perdre ſans murmure.

Garantie générale.

2°. En outre, l'adminiſtration des meſſageries promet au négociant une garantie générale pour tous les effets qu'il lui confie; mais cette garantie eſt-elle auſſi avantageuſe au négociant que celle du roulier, & ſurtout du commiſſionnaire ? Il eſt infiniment rare que ceux-ci ne ſoient en état de répondre des délais, des avaries, de la perte partielle & même totale des marchandiſes tranſportées; & ce qu'il importe d'obſerver, il eſt toujours facile de faire prononcer contr'eux les indemnités auxquelles leur profeſſion les expoſe. Les juges ordinaires du commiſſionnaire & du négociant, ſont les tribunaux de commerce. Il eſt peu de circonſtance où l'on appelle de leurs déciſions, parce que le négociant & le commiſſionnaire n'ont pas de temps à perdre, & qu'ils préfèrent un jugement prompt, ou une tranſaction ſur un jugement, à l'eſpoir d'obtenir un arrêt qui favoriſe leurs prétentions; arrêt qu'il faut attendre, ſolliciter, qui coûte des démarches, des ſoins, des frais, & qui occaſionne ſouvent un déplacement nuiſible aux parties qu'il intéreſſe; mais l'adminiſtration, maîtreſſe de traîner le négociant, du tribunal des intendans au conſeil, de le fatiguer par des délais affectés, de le tromper par des formalités qu'il ne connoît pas, de l'effrayer ſurtout par l'appareil de ſon crédit, ou par le développement de ſes droits, ne ſaura-t-elle pas, quand elle le voudra, ſe jouer de cette garantie qu'elle lui promet aujourd'hui ? Et qu'on ne diſe pas qu'elle ne le fera point; en matière d'intérêt perſonnel, on fait tout ce qu'on peut, la modération n'eſt alors qu'une affaire de calcul, & ſes limites ne ſont plus déterminées que par la crainte d'eſſuyer une perte, ou par l'eſpoir de faire un bénéfice.

La garantie eſt un contrat dont l'objet eſt la conſervation d'un effet, ou l'aveu d'une action. Il eſt évident que ce contrat, comme tous les autres, ne peut avoir d'exécution qu'autant que dans le droit une même loi engage les parties: qu'autant que dans le fait une même force peut les contraindre à remplir leur engagement. Or, cer-

tainement dans la circonſtance préſente, ſi la loi eſt la même pour les deux parties; c'eſt-à-dire, ſi les diſpoſitions qu'elle renferme, ſi les peines qu'elle prononce portent un caractère égal d'impartialité, on ne peut diſconvenir cependant que l'une des parties n'ait des reſſources infiniment plus conſidérables que l'autre pour s'y ſouſtraire ou s'en prévaloir.

Quelle confiance alors peut mériter un contrat où la force ſtipule avec la foibleſſe, & qui n'a d'autre appui que la bonne foi?

Mais l'adminiſtration des meſſageries ne pourra-t-elle pas diſſiper toutes les craintes du commerce ſur cet article, en ſoumettant aux juges ordinaires les conteſtations qui s'éleveront entre le négociant & ſes prépoſés?

Sans doute elle pourra le promettre, mais ſûrement elle ne fera qu'une promeſſe trompeuſe. Sous le frivole prétexte de mettre plus d'uniformité dans les jugemens qui concernent ſon privilége, de diminuer les dépenſes de ſa régie, d'en rendre les opérations plus faciles, croyez que bien vîte, & dès qu'elle aura réuſſi dans ſon entrepriſe, elle réclamera cette même attribution au conſeil, à laquelle on ſuppoſe un moment qu'elle renonce, croyez-le, parce qu'il eſt de la nature du pouvoir de s'étendre, de tout ſimplifier pour tout envahir, & que certainement il eſt abſurde de penſer que qui peut ſe délivrer d'un obſtacle, ne le fera pas (1).

---

(1) Qu'on me permette de remarquer ici, que les fréquentes attributions au conſeil, accordées depuis un ſiécle, ſous le vain prétexte de maintenir l'uniformité des lois, en matière d'adminiſtration, ne ſont preſque toutes que des atteintes portées à la propriété perſonnelle, au droit naturel & vraiment inaliénable, d'être jugé ſur les lieux qui ſont le théâtre ou l'objet de nos conteſtations.

C'eſt déjà un très-grand mal, que cette diſtance ſouvent prodigieuſe, qui exiſte entre les juges d'appel & les juſticiables. C'eſt un très-grand mal encore, que la modicité de la ſomme à laquelle on a fixé, même en dernier lieu, le droit de prononcer en dernier reſſort dans les tribunaux de première inſtance, & il eſt bien étonnant qu'on n'ait pas profité du petit tumulte de 1771, que nous avons gravement appelé révolution, pour augmenter au moins le pouvoir de nos juriſdictions conſulaires.

Mais un mal dont les conſéquences peuvent être funeſtes, c'eſt d'enlever à ces juriſdictions vraiment utiles, le droit de connoître de

Uniformité

Uniformité dans les prix de voiture.

3°. De plus, l'adminiſtration des meſſageries ſe propoſe d'établir une conſtante uniformité dans les prix de voiture: mais cette uniformité ne ſera-t-elle pas abuſive? Pour la fixer d'une manière avantageuſe au commerce, il faudroit offrir au roulier un prix calculé d'après le nombre des rouliers exiſtans ou poſſibles, la facilité des ſubſiſtances, la plus ou moins grande cherté des denrées, la quantité des marchandiſes, les événemens du commerce, les convenances de lieu, de tems, c'eſt-à-dire, un prix calculé d'après des élémens dont on ne peut fixer la conſiſtance, la durée, l'étendue; d'après des élémens dont la nature eſt d'être variable, qui fuyent ſous la main qui veut les déterminer, & qui échappent d'autant plus à toutes les règles, qu'ils dépendent abſolument du caprice, des circonſtances & des beſoins. L'uniformité des prix dans le ſyſtème propoſé ſera donc abſolument arbitraire. Or, s'il en eſt ainſi, cette uniformité ne peut être fixée que d'après une évaluation ou trop foible ou trop forte.

Dans le premier cas, le négociant ſera lézé, ſa marchandiſe ſupportera un impôt qui la rendra d'un débit moins facile. Son correſpondant étranger n'a aucune plainte à former aujourd'hui ſur la cherté des tranſports, parce qu'il ſait que leur prix eſt déterminé de la manière la plus avantageuſe au commerce par la concurrence né-

---

la plupart des objets pour leſquels elles ont été inſtituées. L'adminiſtration, ſur-tout l'adminiſtration fiſcale, a des rapports intimes avec l'induſtrie & le commerce. Si de là il réſulte que d'une part le conſeil doit prononcer ſur tout ce qui tend à la compromettre ou à la gêner dans l'exercice de ſon autorité, d'autre part, il eſt évident qu'il n'appartient qu'aux tribunaux ordinaires de ſtatuer ſur les conteſtations qui s'élèvent entr'elle & les particuliers. L'adminiſtration alors n'eſt plus qu'une perſonne morale, qui a des prétentions à combattre ou à faire valoir, & qui dans la diſcuſſion de ces prétentions, ne doit pas être plus privilégiée que ſes adverſaires.

Ainſi le conſeil maintiendroit la loi, & les juges ordinaires veilleroient à ſon exécution.

ceſſaire des expéditeurs ; mais cette concurrence ne ſubſiſtant plus, ne ſe plaindra-t-il pas ? Ne cherchera-t-il pas ſur-tout, autant qu'il le pourra, à ſe pourvoir ailleurs de tous les objets qui ne ſont pas une production excluſive de notre ſol, ou de nos manufactures ? Veut-on juger de l'avenir par le paſſé ? Que doit-on eſpérer de l'adminiſtration, ſi elle taxe les marchandiſes à tranſporter, comme elle a taxé juſqu'ici celles dont elle a réuſſi à ſe procurer l'expédition excluſive ? Qu'a-t-elle fait, que fait-elle encore, même aujourd'hui qu'elle a des concurrens à craindre, & des réclamations à combattre ? Les matières d'or & d'argent dont par un fauſſe interprétation de l'arrêt de 1771, elle a obtenu le tranſport, à quel prix les fait-elle voiturer ? Qu'on compare ce prix à celui que le négociant payoit, lorſqu'il lui étoit libre d'uſer de la voie des rouliers, & l'on trouvera, au préjudice du commerce, une différence de cent cinquante pour cent. Que faudra-t-il donc en eſpérer, lorſque, maîtreſſe abſolue de tous les tranſports, il lui ſera libre de gréver la marchandiſe à ſon gré, & d'après un tarif imaginé ſeulement pour le ſuccès de ſon entrepriſe ; quand, en vertu de ſon privilége, elle pourra étouffer toutes les plaintes, & rendre vaines, non plus les tentatives du commerce, mais les repréſentations de quelques particuliers iſolés que le déſeſpoir du ſuccès réduira bien vîte au ſilence ?

Dans le ſecond cas, c'eſt-à-dire, ſi l'évalution des prix de voiture eſt trop foible, que devient le corps des rouliers ? Dans l'état actuel des choſes, le roulier conſent tous les jours à voiturer à un prix modique, parce qu'il ſait ce qu'il peut perdre, parce qu'il eſpère que dans une autre circonſtance il ſe dédommagera du gain qu'il n'a pas fait, ou de la perte qu'il a eſſuyée. Mais ici que peut-il eſpérer ? Rien. S'il perd une fois, il perdra toujours, à moins qu'on ne fixe aux denrées qu'il conſomme un prix inférieur, au bénéfice qu'il lui eſt offert, ou, ce qui eſt la même choſe, à moins qu'on ne faſſe, de toutes les opérations, la plus abſurde, la plus ridicule, & cependant la plus indiſpenſable. » Mais l'adminiſtration fera, comme les autres, » répliquera-t-on. A cela deux réponſes. Si elle fait comme les autres, a-t-on beſoin d'elle ? Pourquoi ſe met-elle à la

place de ceux qui, jusqu'à présent, ont si avantageusement travaillé pour le bien de l'état & le commerce ; & puis, lui est-il possible de faire comme les autres ? Sera-t-elle éclairée par la concurrence qu'elle veut détruire ; par les besoins du commerce étranger qu'elle ne connoît pas ; par une correspondance avec les négocians de l'intérieur du royaume, qui n'ont & ne peuvent avoir aucune relation avec elle, parce qu'elle n'a & ne peut avoir aucune affaire commune avec eux ? Qui la guidera donc dans les compositions qu'elle fera ? dans celles qu'elle refusera ? Comment devinera-t-elle si elle est fondée à demander ou à se plaindre ? En matière de commerce, plus encore qu'en matière d'administration, c'est du choc des intérêts particuliers, de leur opposition prompte & rapide, de leur activité réciproque, que résultent l'ordre général & la prospérité commune. Et comment cet ordre peut-il être produit, comment peut s'entretenir cette prospérité, si l'on détruit la fermentation qui en est l'aliment & le principe ?

Chargement complet par les Rouliers.

4°. Enfin, l'administration des messageries s'engage à fournir à tous les rouliers un chargement complet ; mais le peut-elle, sans gêner la circulation des marchandises, retarder les opérations du commerce, & porter un préjudice notable à ce même roulier qu'elle veut favoriser ?

A la forme de l'arrêt qui détermine le privilége de concourir au roulage qu'elle a déjà obtenu, elle n'est tenue à faire faire les transports que » lorsqu'elle aura réuni un nombre » de marchandises, ayant la même destination, suffisant » pour compléter une voiture ». Or, de là, que résulte-t-il ? 1°. Que le nombre des marchandises n'étant point déterminé, il ne sera évalué que d'après la volonté de ses préposés ; 2°. que la régie pourra faire supporter au négociant tel délai qu'elle voudra, pour l'expédition de ses marchandises ; car si l'on en excepte les villes d'un grand commerce, & ces villes sont rares, il en est peu qui, dans un temps limité, puissent fournir, pour une même destination, la charge d'une voiture. Que fera donc

le prépoſé de la régie ? Ou il obligera le négociant à attendre une voiture complète, & le négociant ſera lézé ; ou ſi celui-ci eſt preſſé d'expédier, il le contraindra à faire uſage de la voie des meſſageries, c'eſt-à-dire, d'une voie infiniment plus diſpendieuſe que celle du roulage.

Et puiſqu'il importe de tout prévoir, n'eſt-il pas à craindre que le prépoſé de la régie, maître du roulage & des meſſageries, ne faſſe naître des difficultés, ne multiplie les retards, ne prépare des obſtacles pour rappeller au tranſports, par la voie des meſſageries, tous les objets qui ne lui paroîtront pas d'une conſéquence aſſez grande pour exiger le chargement d'une voiture ? Qu'on ne diſe point que la connoiſſance des vrais intérêts du commerce, garantira la régie de ce monopole ; la concurrence entr'elle & les commiſſionnaires, peut encore quelquefois l'éclairer aujourd'hui : mais cette concurrence n'exiſtant plus, qui l'inſtruira du danger de ſes démarches ? D'ailleurs, qui eſt-ce qui pouvant gagner plus, gagne moins ; & qui s'aviſa jamais de calculer un bénéfice à faire dans une entrepriſe, d'après le déſintéreſſement de ceux qui ſont chargés de la faire valoir ?

Ce n'eſt pas tout. En conſéquence des diſpoſitions de l'arrêt qu'on vient de citer, les rouliers ne peuvent partir, qu'en ſuivant l'ordre des dates d'enregiſtrement de leur préſentation au bureau de la régie. Or, ſuppoſons un roulier venant de Strasbourg à Paris : il accepte à Paris, ou plutôt il eſt contraint d'accepter un chargement pour Bordeaux. Arrivé à Bordeaux, on l'enregiſtre au bureau de la régie ; il eſt de ſon intérêt de retourner au lieu de ſon domicile ; mais à la date de ſon enregiſtrement il ne ſe trouve de voiture complète que pour Toulonſe ; que fera le roulier ? Il refuſera la voiture. Alors ou il ſera contraint de s'en retourner ſans chargement, & il perdra ſon bénéfice ; ou il chargera à vil prix, & il déplacera un roulier, dont la préſentation eſt antérieure ou poſtérieure à la ſienne, & il eſſuyera encore une perte dont en aucune circonſtance il ne pourra eſpérer de dédommagement. Or, ne voit-on pas combien, dans ce ſyſtême, il va s'élever de diſcuſſions entre les rouliers, avec quel art on

pourra profiter de ces discussions pour les écraser les uns par les autres ; & comme cette classe de malheureux, qui ne vivoit que par la concurrence & la liberté, va s'anéantir, lorsque l'une & l'autre ne subsisteront plus ?

Ainsi, quoi qu'on ait pu dire, le privilége exclusif du roulage n'offre au gouvernement & au commerce aucune ressource nouvelle ; il est donc déja tout au moins démontré qu'il n'est pas utile.

Examinons maintenant ce privilége en lui-même, considérons-le dans tous les effets qu'il peut produire, & voyons si le nouvel ordre des choses qu'il introduit ne sera pas dangereux, & jusqu'à quel point il peut l'être.

§. III.

Conséquences immédiates du roulage exclusif.

Il faut d'abord considérer le privilége exclusif du roulage dans les conséquences immédiates qu'il entraîne. Il résulte des faits & des réflexions qu'on vient de développer, que le commissionnaire & le roulier seront sacrifiés également au succès de l'entreprise du fermier : le commissionnaire, parce qu'il sera privé de tous les moyens d'exercer sa profession ; le roulier, parce qu'il l'exercera sans liberté, parce qu'il n'existera plus de proportion entre le bénéfice qu'il peut faire, & la perte qu'il peut essuyer. Le fermier lui-même compte si peu sur la ressource des rouliers, qu'il ne dissimule pas qu'à leur défaut, il fera voiturer les marchandises par ses propres voitures. La garantie même qu'il promet, jointe à la fixation des prix de voiture, exige une subordination absolument incompatible avec la profession des rouliers ordinaires.

Or, on n'exagère point en assurant que le roulage occupe au moins cent mille personnes dans l'état. Voilà donc cent mille sujets industrieux dépouillés de leur profession.

Injuſtice.

Mais, en premier lieu, le commerce d'expédition n'eſt pas l'ouvrage du gouvernement; c'eſt une propriété particulière & libre, une propriété ſacrée, comme toutes les autres, qui s'eſt accrue par l'induſtrie de tous ceux qui ont entrepris de la faire valoir. Or, le gouvernement ne diſpoſe que de la propriété publique, c'eſt-à-dire, de ce genre de richeſſes & de bénéfice qui, n'appartenant à aucun en particulier, appartient par-là même à la ſociété, des droits de laquelle il eſt dépoſitaire. Cette loi générale ne reçoit d'exception que lorſqu'il importe au maintien de la propriété publique, que quelques individus faſſent le ſacrifice de leur propriété particulière; mais alors on leur doit un dédommagement proportionné à la perte qu'ils eſſuyent. Car une loi qui ſtatueroit en faveur d'un ſeul ou de pluſieurs, au préjudice de tous, ne ſeroit plus une loi, mais une proſcription odieuſe, une violation de l'autorité publique, qui protége & maintient également tous les droits, & ne dépouille que des coupables.

Je ſais bien qu'on a cherché à détourner l'application de ces maximes, en faiſant enviſager le roulage, ainſi que les meſſageries, comme un droit domanial, dont le prince peut confier l'exercice à qui il lui plaît, mais qu'il n'eſt pas en ſon pouvoir d'aliéner.

Il faut donc une fois donner à ce mot *domaine*, une ſignification préciſe, & déterminer d'une manière exacte, les objets qu'il comprend dans ſon acception.

Le prince jouit ou diſpoſe de deux eſpèces de domaines, le domaine royal & le domaine public.

Le domaine royal n'eſt qu'une propriété réelle & particulière, conſiſtant en immeubles, en denrées, en droits ſeigneuriaux: ce domaine eſt inaliénable, il eſt ſuſceptible d'accroiſſement, & non pas de diminution; ainſi l'a voulu la nation aſſemblée, dans un temps où une telle propriété ſuffiſoit aux beſoins ordinaires du monarque; où l'argent, à cauſe de ſon exceſſive rareté, n'étant pas la commune meſure de tous les objets de conſommation, il étoit difficile de percevoir un impôt ſur le peuple, ſans nuire à

la reproduction des denrées, sans obstruer d'une manière sensible les routes encore imparfaites de l'échange (1).

Le domaine public se compose de toutes les portions de propriété qui ne peuvent appartenir aux individus, sans qu'il en résulte un désordre dans l'état, comme la force publique se compose de toutes les portions de force particulière dont on ne peut pas abandonner l'exercice aux citoyens, sans qu'il en résulte un trouble dans la société. Ainsi les subsides, les impositions, les droits du fisc, les grandes routes, les fleuves appartiennent au domaine public. Toutes ces choses ont été soustraites par degré à la propriété particulière, parce qu'il importoit à la prospérité de tous, qu'il existât une propriété commune, parce que l'état ayant des besoins, il lui falloit une richesse; mais les besoins de l'état varient au gré des circonstances; mais tous les sujets de l'état doivent y contribuer dans une proportion égale: d'où il est aisé de conclure que, si l'on ne peut aliéner le domaine public, on peut le modifier, le restreindre, & de quelque manière qu'on l'établisse, il ne faut point oublier qu'il ne doit pas être le résultat d'une usurpation particulière, mais le produit d'une contribution commune.

Or, cela posé, il n'est pas besoin de faire voir que le roulage n'est pas une dépendance du domaine particulier du prince. Il n'y a certainement aucun rapport entre un droit universel & la possession d'un immeuble quelconque; mais peut-il être compris dans le nombre des objets qui composent le domaine public? Non, parce que, comme on vient de le dire, le domaine public ne doit être que le produit d'une contribution générale, & que faire con-

---

(1) Il n'est pas de mon sujet d'examiner s'il convient aujourd'hui que le domaine du prince soit inaliénable. Il est aisé de voir que, dans un état industrieux & commerçant où l'argent est commun, & où l'impôt se perçoit en argent, un domaine réel entre les mains du souverain est tout au moins une chose inutile.

Quand à la loi qui le déclare inaliénable, c'est à tort qu'on l'a mise au nombre des lois fondamentales de l'état. Il n'y a de loi fondamentale dans l'état, que celle qui détermine sa constitution politique. Toutes les autres statuant sur les rapports des hommes entr'eux & leurs besoins réciproques, doivent changer comme ces besoins & ces rapports.

tribuer cent mille sujets, par l'abandon de leur état & de leur propriété toute entière aux besoins du gouvernement, c'est heurter les premiers principes de la morale politique; c'est tenter de toutes les usurpations la plus violente & la plus folle. Non encore, parce qu'en dépouillant, par un coup d'autorité, une classe nombreuse de sujets de tous les moyens de subsistance qu'ils devoient à leur travail, vous ne pouvez les dédommager en aucune manière de la perte qu'ils essuyent.

Que vont devenir ces hommes laborieux & paisibles qui, comptant sur leur profession comme sur une propriété inviolable, sont devenus pères de famille, & ont contracté tous les engagemens que les ressources de leur état leur faisoient espérer de remplir? Quelle nouvelle carrière va-t-on leur ouvrir, après leur avoir fermé celle dans laquelle ils ont marché jusqu'à présent, avec la sécurité qu'inspirent des lois sages & douces? Si une province ouvre une route nouvelle, elle s'impose l'obligation de dédommager le propriétaire souvent opulent, dont elle endommage le fonds, de la modique portion de terre qu'il abandonne, & l'on croiroit qu'il est des circonstances où, sans injustice, on peut exiger, je ne dis pas d'un seul individu, mais d'un nombre considérable de familles, le sacrifice absolu de leur existence dans l'état? Et la propriété du pauvre, celle qu'il importe le plus de garantir de l'influence des événemens, deviendroit le jouet d'une administration capricieuse, qui n'auroit pour règle que des besoins, pour loi que des projets, & pour maximes que des erreurs!

Ce n'est pas tout. En matière de gouvernement, la nécessité est quelquefois l'excuse de l'injustice; mais ici il y a d'autres inconvéniens à prévoir. On ne sait pas que la plupart des rouliers-son en même-temps laboureurs; qu'après avoir travaillé leurs fonds dans les saisons convenables, ils employent leurs chevaux au transport des marchandises; que le bénéfice qu'ils font dans cette exploitation, leur sert à payer l'impôt & à fournir aux avances de la terre; que ce bénéfice même est pour eux dans certains pays, comme dans les pays de montagnes, une ressource indispensable; qu'il est des provinces entières auxquelles la suppression de ce genre d'industrie causeroit un

préjudice

préjudice irréparable. On ignore par exemple que le roulage eſt l'occupation du plus grand nombre des habitans de la Provence ; que cette contrée, fertile à la vérité en riches productions, mais qui n'exigent pas une grande culture, & qui ſont plutôt un objet d'exportation lointaine, que de conſommation locale, n'a pas aſſez de blé pour nourrir ſes habitans, & un ſol aſſez étendu pour les occuper. Il faut donc néceſſairement qu'ils aillent travailler & vivre ailleurs ; & la ſeule carrière qui ſoit ouverte à leur induſtrie, eſt ce roulage qu'on veut réduire en privilége excluſif. C'eſt en exploitant cette mine, qu'ils concourent à la reproduction de ces denrées précieuſes dont l'exportation répand la richeſſe ſur une terre naturellement ingratte & ſtérile : ce ſera donc pour l'agriculture une perte vraiment irréparable que cette claſſe d'hommes qui diſtribuoit à de grandes diſtances le produit de ſon travail & de ſon économie : on dit une perte irréparable, parce qu'il n'en eſt pas de l'entrepriſe du fermier comme de ces nouveaux moyens de circulation, de ces canaux nouvellement creuſés, qui rendent, ſi l'on veut, beaucoup de bras inutiles, mais qui, donnant une nouvelle valeur aux denrées, & préparant de nouvelles routes à l'induſtrie, n'interceptent une ſource de richeſſes que pour en ouvrir une plus féconde & plus univerſelle. Le fermier qui doit remplacer le roulier, fera un bénéfice qu'il ne répartira nulle part ; il ne reſtituera en aucune manière, aux campagnes, l'or qu'il leur enlevera, dont la circulation déjà trop lente ou trop foible, y entretient à peine un reſte de mouvement & de vie. Ainſi, la miſére appellera la ſolitude & la mort dans des lieux qui ne doivent leur population & leur fécondité qu'à l'émigration annuelle de leurs habitans ; & avec des bras fortifiés par le travail, ils ſolliciteront vainement un ſol ſur lequel ils n'auront plus de richeſſes à répandre.

Il ſe préſente ici des réflexions d'un ordre ſupérieur à faire. On s'effraye avec raiſon des progrès rapides de la mendicité, & depuis quelques années on paroît s'occuper ſérieuſement des moyens de la détruire ; mais à peine a-t-on ſondé toute la profondeur de la plaie qu'on veut guérir ; à peine même a-t-on entrevu le ſiége d'un mal dont il eſt ſi important d'arrêter les ravages.

La mendicité est le résultat de la philosophie du peuple ; c'est l'ennui, le besoin, l'opinion, qui nous arrachent à l'oisiveté, & nous jettent comme malgré nous dans les carrières difficiles. Le peuple ne s'ennuie pas, parce que son imagination n'a point de jeu ; parce que son ame n'agit qu'en présence d'un objet, & qu'elle n'a pas cette mobilité funeste qui, dans un homme d'une condition meilleure, produit si souvent la lassitude & le dégoût. Le peuple connoît peu l'opinion, parce que l'opinion n'a de prise que sur notre existence morale & politique, & que son existence morale est très-bornée, & que presque partout son existence politique est nulle. Il n'y a donc que le besoin qui puisse l'arracher à son indifférence ; ce n'est qu'avec ce seul instrument, si je puis me servir de ce terme, que la loi peut le saisir. C'est avec les besoins seulement qu'elle doit composer des vertus & des mœurs ; mais on sent bien que ces procédés doivent varier comme les constitutions, les circonstances & les lieux ; que selon que le peuple a plus ou moins de rapport avec le gouvernement, selon qu'il est plus ou moins avili, que les ressources que lui offrent la nature & la société sont plus ou moins nombreuses ; il est aussi plus ou moins voisin de cet état que je n'appelle pas sans raison le résultat de sa philosophie.

On remarque en effet que chez toutes les nations policées, la mendicité n'est devenue une profession que lorsque le despotisme ayant envahi toutes les institutions municipales, le luxe ayant corrompu toutes les ames, la science dissipé toutes les erreurs, celui-là fut estimé sage, qui sut se composer un bonheur à soi, & préférer aux vertus actives du citoyen, les vertus morales du philosophe. Le corps politique étant dissous, les droits & les devoirs étant confondus, tous les préjugés utiles n'existant plus, l'homme qui raisonne se fait philosophe, l'homme qui ne réfléchit pas, vole ou mendie ; & tous, par des voies également funestes, rentrent sous l'empire de la nature.

Ainsi, la mendicité, qu'on croit trop légèrement une maladie accidentelle des états, tient à toutes les habitudes de la société ; elle jette des racines profondes dans les débris des lois & des mœurs : semblable à ces plantes para-

sites qui ne se nourrissent que d'une sève corrompue, & couvrent d'une verdure sans produit l'arbre dont elles épuisent la substance.

Ce n'est donc pas par-tout une chose bien facile que de déterminer les causes de la mendicité, & d'en assigner les remèdes : peut-être même cette tâche importante ne convient-elle qu'à l'homme qui a médité long-temps les principes de la morale & de la législation. Il faut rompre l'allure ordinaire du peuple, tromper le plus impérieux de ses penchans, celui qui l'entraîne au repos, combattre des habitudes puissantes dont le terme appartient à la nature, rendre à la société des hommes qui s'en éloignent pour être mieux, les enchaîner à l'opinion qu'ils ne connoissent pas, à la loi qui les asservit, faire avec des besoins & la crainte, ce qu'à peine on fait dans des conditions plus élevées, avec l'espérance & des mœurs. Or, une telle révolution ne peut être opérée que par celui qui a touché toutes les fibres du corps politique, qui en a saisi l'ensemble & le jeu, & qui sait, à point nommé, en prévoir & en déterminer les effets.

Je ne veux pas me jetter ici dans une discussion étrangère à mon objet (1). Il me seroit certainement facile, en faisant une analyse raisonnée de tous les moyens que nous avons mis en œuvre pour détruire la mendicité, de

---

(1) Qu'on me permette encore une réflexion sur cette matière importante. Je pense, comme on voit, que c'est dans la législation qu'il faut aller chercher le remède du mal qu'on se propose de détruire. Quels que soient les établissemens qu'on médite, s'ils sont isolés comme nos hôpitaux, s'ils n'ont aucun rapport avec l'existence physique & morale du peuple, ils ne produiront que des effets funestes. Une loi municipale qui perpétueroit l'action du gouvernement jusques dans les dernières classes de la société, qui distribueroit des préjugés utiles dans toutes les conditions, qui accoutumeroit le peuple à croire qu'il est apperçu, qui rassembleroit dans un même plan & dans un plan combiné d'après les besoins & l'intérêt des mœurs, toutes ces administrations partielles, sottement imaginées pour le soulagement du pauvre, & non pour la destruction de la misère : une telle loi est le premier objet dont il faut s'occuper, avant que d'attaquer la mendicité, & de former des établissemens qui en préviennent les ravages. La nation a donc des actions de graces à rendre au ministre éclairé qui, en rétablissant les assemblées provinciales dans l'état, a préparé par-tout les matériaux de cette importante loi, sans laquelle il est impossible de faire le bien d'une manière durable dans un grand empire.

montrer qu'il n'en eſt aucun qui ne tende à la reproduire ſous une forme plus cruelle & plus dangereuſe.

J'obſerverai ſeulement que de toutes les profeſſions auxquelles le peuple s'adonne, celles-là ſont en général moins expoſées au ravage de ce fléau deſtructeur, qui, dans un travail qui ſe renouvelle tous les jours, lui offrent des reſſources habituelles contre la misère dont il eſt ſi voiſin. Il eſt bon ſans doute, il eſt néceſſaire même qu'il y ait des manufactures, puiſqu'en donnant une plus grande valeur aux denrées & aux matières premières, elles en excitent par-tout la reproduction; mais un changement dans les uſages, dans les modes, peut opérer & n'opère que trop ſouvent dans nos fabriques une ceſſation de travail d'autant plus funeſte, que nos ouvriers affoiblis par une vie ſédentaire, ſont incapables de remplacer par une occupation plus active, celle qui leur échappe ou qu'ils abandonnent. Si l'on ne veut pas augmenter les progrès de la mendicité dans un état, où plus d'un million de ſujets n'ont déjà pas d'autre reſſource que la pitié publique; il importe donc de maintenir dans le peuple avec le plus grand zèle, de mettre même à ſa portée toutes les manières d'exiſter que lui offrent un travail productif & conſtant, un travail qui ne l'énerve pas, & qui en lui aſſurant une ſubſiſtance de tous les jours, le garantiſſe également des piéges de la misère, & des conſeils de l'oiſiveté.

Or, s'il en eſt ainſi, la profeſſion qu'on veut détruire, eſt préciſément une de celles qu'il faut eſſentiellement conſerver. Indépendante de toutes les révolutions qui influent ſi ſouvent, & d'une manière ſi ſenſible ſur tous les autres genres d'induſtrie, elle offre des reſſources permanentes, & dans quelques lieux indiſpenſables à la claſſe du peuple qu'il importe le plus de protéger. La ſupprimer par une loi, ce n'eſt donc pas ſeulement vouer à la misère ceux qu'elle faiſoit vivre, c'eſt auſſi frapper du même coup un nombre prodigieux de familles, par-tout où elle contribue à l'aiſance du laboureur, par-tout où elle ſupplée aux ravages des ſaiſons, par-tout encore où la terre ne ſuffit pas au beſoin de ſes habitans. Il exiſte déjà ſi peu de proportion entre les beſoins du cultivateur & les moyens qu'il a de les ſatisfaire; c'eſt par des canaux ſi étroits, ſi tortueux,

que se répand dans la campagne l'or avec lequel il paye l'impôt & achete dans nos manufactures l'etoffe grossiere qui le couvre; que si vous brisez ces canaux, si vous rompez cette proportion déjà trop inexacte, vous le forcez, comme malgré vous, de chercher dans la pitié publique les ressources qu'une occupation habituelle ne lui procure pas; & quand il aura contracté cette habitude dangereuse, lorsqu'il aura trouvé dans une vie oisive des moyens de subsister, plus faciles, plus nombreux que dans un travail pénible & jamais interrompu, lorsqu'il aura perdu ses mœurs, qui ne sont l'ouvrage que de ses besoins, & qui s'épurent ou se corrompent au gré des circonstances dans lesquelles il se trouve placé pour les satisfaire; de quel œil verra-t-il ces champs si long-temps & si vainement arrosés de ses sueurs; comment pourra-t-il habiter cette chaumière, qui n'est que le gage de sa servitude, & qui ne lui offre pas même un asyle assuré dans sa misère.

Et alors, de combien de crimes une pareille révolution ne peut-elle pas être la cause? Les habitudes du peuple, sur-tout de cette classe du peuple qui n'a point de propriété, n'ont pas des racines bien profondes; le foible événement peut la détruire. Le plus foible événement peut donc placer le pauvre entre le besoin & le crime. Celui qui craint l'infâmie, parce qu'il a porté le joug de l'opinion, sait souffrir & se taire; mais le pauvre dont vous épuisez les dernières ressources, que vous séparez violemment d'une société qui le méconnoît, que vos institutions aviliſſent, que vos secours même humilient, guidé par l'impérieuse nécessité, que ne tentera-t-il pas pour s'y soustraire? Ainsi donc vous multiplierez les délits, & vous exercerez la vengeance des lois sur des hommes qui, sans vous, n'auroient jamais été coupables.

On me dira, je le sais bien, que le fermier contraint d'employer à peu près le même nombre d'hommes que les commissionnaires, n'opérera pas une révolution aussi violente que celle dont je parle; mais on oublie que les hommes qu'il emploiera n'existant que d'une manière précaire, pouvant être destitués à volonté, n'ayant nulle part aucun rapport avec la classe des laboureurs, vivant d'une manière absolument économique, consommant peu,

ne produisant rien, ne contribueront ni à la population, qui par-tout est incompatible avec une subsistance incertaine, ni aux progrès de l'agriculture qui exige des frais, & ne se maintient que par des avances. Je demande si les employés des fermes doivent être considérés comme une classe productive dans l'état? Or, dans le système proposé, les rouliers, que feront-ils autre chose que des employés subordonnés aux mêmes événemens que ceux des fermes, & comme eux privés de tout rapport avec la classe industrieuse de la nation?

Telles seront donc infailliblement les conséquences immédiates qui résulteront de ce roulage exclusif qu'on veut établir. Je les ai développées avec quelqu'étendue; mais il falloit démontrer que c'est un projet affreux, que celui qui enlève à la dernière classe du peuple, déjà si misérable, cette aisance qui assure ses mœurs, & les garantit de la contagion des vices qu'enfante une involontaire oisiveté.

Reste à examiner maintenant cette même entreprise dans ses conséquences générales, c'est-à-dire, dans ses rapports avec toute les parties du commerce. On verra que, quoiqu'on ait voulu la faire envisager comme n'ayant qu'une influence très-foible sur les progrès de notre industrie, elle ne peut exister cependant que pour sa décadence, ou même pour sa ruine.

§. IV.

Conséquences générales du roulage exclusif.

L'ame du commerce est la liberté; cette liberté n'est pas toujours le droit de faire ce qui plaît, mais ce qui convient; comme la liberté politique, elle reconnoît des lois, & ce sont les mêmes principes qui la déterminent. Ainsi on ne doit la borner qu'autant qu'elle est nuisible, ou à l'état qu'elle compromet, ou au particulier qu'elle peut blesser.

La liberté du commerce est fondée sur l'égalité, non pas de richesses, mais de droits entre les particuliers qui contractent ou qui négocient. Cette liberté est détruite

par-tout où il existe un privilége ; parce qu'un privilége ne peut exister sans une loi qui favorise celui qui l'a obtenu, & nuit à ceux qui ne le partagent pas.

La liberté du commerce ne peut être essentiellement violée, sans que le commerce ne souffre, & n'incline vers sa décadence, parce que le commerce d'un état dépend presque toujours du commerce de tous les autres, & qu'il ne peut suivre une allure différente sans éprouver une diminution rapide.

La liberté du commerce est telle, que lorsqu'une fois elle est altérée, il est comme impossible de réparer les maux que cette altération a produits. Quand des lois abusives auront augmenté le prix des denrées, en auront gêné le transport, ou diminué l'exportation, ce ne sera pas en abrogeant ces lois, qu'on rappellera dans nos ports ou dans nos atteliers, le négociant étranger qui alimentoit nos manufactures, ou consommoit une portion des produits de notre territoire. Le commerce ne connoît pas les variations de l'autorité ; il a ses habitudes qu'il faut respecter, ses opinions qu'il faut ménager ; les convenances particulières l'établissent, la confiance personnelle l'entretient ; aucune loi ne le crée ; & s'il en étoit besoin, il seroit peut-être aisé de prouver qu'il est de son essence d'être détruit par les lois (1).

Si ces maximes sont vraies, on pourroit démontrer que l'entreprise des messageries, telle qu'elle existoit avant l'arrêt du 22 juin 1777, étoit déjà très-onéreuse au commerce, que cette entreprise, qu'il ne falloit considérer que comme un moyen de plus pour la circulation, ayant toujours été présentée au gouvernement comme un objet de lucre, & sollicitée comme un privilége, avoit occasionné des abus sans nombre ; que le fermier lui-même s'en étoit

(1) On ne manquera pas de répondre que la France est le pays où l'on a le plus multiplié les règlemens, & que cependant l'industrie y est très-florissante. Mais on ne prend pas garde que de tous ces règlemens, il n'en est heureusement aucun qui affecte essentiellement la liberté du commerce, que ces règlemens déterminent plutôt la qualité des choses dont on peut trafiquer, que la manière dont on doit trafiquer, & que c'est précisément dans la manière de trafiquer que gît la liberté du commerce. Or on verra dans peu combien le privilége du fermier est nuisible à cette liberté.

ſi bien apperçu, que tandis que d'une part, ſéduit par un intérêt aveugle, il obtenoit, ſans l'aveu du commerce, des arrêts attentatoires à l'induſtrie & à la propriété du négociant ; d'autre part, contraint par la concurrence, il uſoit de toute ſon adreſſe pour en modérer l'exécution, & le ſupprimoit même lorſqu'il prévoyoit des réclamations trop fortes contre les droits qu'il ſe faiſoit attribuer ; qu'ainſi, loin de le favoriſer dans ſes prétentions par une autorité nouvelle, il importoit peut-être d'aſſeoir ſur une autre baſe le ſyſtême de circulation qu'il avoit imaginé, d'autant plus que juſqu'ici l'adminiſtration a autant perdu que gagné avec le fermier, & qu'il ſeroit très-poſſible de déterminer un plan qui concilieroit l'eſpoir des bénéfices qu'elle peut ſe promettre, avec l'intérêt du commerce, qu'il n'eſt pas dans ſes principes d'abandonner.

Mais ceci ſeroit étranger à l'objet qui nous occupe. C'eſt l'entrepriſe du fermier, telle qu'elle exiſte aujourd'hui, qu'il faut examiner. Or on aura démontré que cette entrepriſe eſt infiniment dangereuſe au commerce ; ſi l'on prouve qu'elle viole eſſentiellement ſa liberté, & qu'en violant cette liberté, elle prépare, d'une manière infaillible, ſa décadence.

Mais cette preuve dérive de cela ſeul, que le fermier eſt l'agent unique, l'agent privilégié du commerce d'entrepôt.

Car le commerce, en général, n'eſt autre choſe que l'échange des denrées. Il n'y a pas d'échange, à de grandes ou à de petites diſtances, ſans tranſport.

Celui qui eſt le maître excluſif des tranſports, eſt donc, par le fait, le maître abſolu du commerce. Il peut donc nuire au commerce, ſi ſes intentions ne ſont pas bonnes, s'il n'eſt pas éclairé par le même intérêt que le négociant.

Or, les intentions du fermier ne peuvent pas être bonnes, il ne peut pas être éclairé par le même intérêt que le négociant.

Ses intentions ne peuvent pas être bonnes, car il ne doit vouloir que comme veulent les entrepreneurs. Mais qu'eſt-ce que voudroit un entrepreneur à ſa place ? Aug-

menter

menter le bénéfice de son entreprise, ou, ce qui est la même chose, nuire à l'essor de l'industrie sur lequel son privilége est assis comme un impôt.

Il ne peut pas être éclairé par le même intérêt que le negociant, car le négociant veut bien, comme lui, faire le plus grand gain possible, mais les intérêts contraires de tous les négocians avec lesquels il correspond, le commerce entier auquel, si l'on peut s'exprimer ainsi, il est heureusement enchaîné, déterminent nécessairement son bénéfice, & l'empêchent de devenir jamais dangereux; or, en est-il de même du fermier? on a déjà dit qu'il existe à part du commerce, qu'il n'y a entre le négociant & lui aucun cours d'affaires, aucune réciprocité d'opérations. Il le fatiguera donc, il le blessera donc, il pourra même l'écraser, sans soupçonner seulement qu'il lui nuise; ou il ne le soupçonnera du moins, que lorsque le mal qu'il aura fait sera devenu malheureusement irréparable.

Ainsi, en général, le fermier, avec la faculté qu'il veut obtenir, ne peut exister que pour la gêne & la désolation du commerce. Veut-on voir maintenant jusqu'à quel point il peut lui devenir funeste? Il ne faut que rassembler quelques-uns des abus particuliers qui résulteront, même malgré lui, de l'exercice de son privilége.

D'abord, ce privilége détruira le commerce extérieur.

On appelle ici commerce extérieur, celui de la plupart de nos villes frontières, qui servent d'entrepôt ou de passage au commerce d'une province étrangère, avec une autre province également étrangère.

Il est évident que si le projet du fermier réussit, ce commerce, qui est considérable, est détruit sans ressource.

L'étranger ne traite avec le négociant, que parce qu'il est le maître de lui retirer ou de lui accorder sa confiance; il ne se rapporte à sa prudence, à son zèle, pour se procurer les plus bas prix possibles, que parce qu'il a un moyen sûr, en s'adressant à un correspondant plus exact & plus éclairé, de le punir de son avidité ou de sa négligence. Or, conçoit-on qu'il lui préfère une direction de fermiers, maîtresse absolue des voitures & des prix, qui agit comme préposée du gouvernement, qui est armée de sa force, qui

peut en abuſer & qui en abuſera ; ne s'éloignera-t-il pas autant qu'il le pourra de cette frontière fatale où le monopole eſt établi, où le tranſport de ſes marchandiſes eſt confiſqué malgré lui à la direction d'une compagnie, qui n'agit que d'après des règles, tandis que ſon correſpondant n'agiſſoit que d'après ſes beſoins : où il ſe voit tout-à-coup enchaîné par une autorité qu'il ne doit pas connoître, qui le punit s'il veut s'y ſouſtraire, qui le gêne dans ſes opérations, s'il eſt contraint de s'y ſoumettre ?

Le négociant Suiſſe ou Allemand, par exemple, au lieu d'entrepoſer ſes marchandiſes à Strasbourg, ne préférera-t-il pas à cette ville le fort de Kelh, ſitué ſur la rive oppoſée du Rhin ? Les princes & les états de l'empire ne ſe hâteront-ils pas d'accorder des franchiſes & des priviléges aux villes que leurs poſitions ſur ce fleuve peuvent rendre commerçantes ? Le négociant de Strasbourg lui-même ne ſe déplacera-t-il pas pour conſerver ſes correſpondans ? Il y a quelques années que des opérations de finance mal entendues occaſionnerent preſque dans cette ville, la révolution dont elle eſt menacée (1). Il fallut que le gouvernement vînt à ſon ſecours, & négociât avec les princes & les états du Bas-Rhin, pour rappeller dans ſes murs le commerce qui s'en éloignoit. Croit-on qu'on puiſſe faire impunément aujourd'hui la même faute, aujourd'hui que le commerce eſt le premier de tous les intérêts politiques, qu'on ſe le diſpute avec autant d'acharnement qu'on ſe diſputoit autrefois des empires ?

En ſecond lieu, le privilége du fermier affoiblira le commerce intérieur ; j'appelle ici commerce intérieur, le commerce des productions de notre ſol, & les ouvrages de nos manufactures.

On a déjà prouvé que la concurrence des commiſſionnaires étant détruite, le prix des tranſports augmentera infailliblement. On peut fortifier la preuve qu'on en a donnée par une réflexion bien ſimple & bien déciſive.

(1) Le fermier a fait déjà des tentatives, infructueuſes à la vérité, mais preſſantes ; il a même eſſayé de compromettre l'autorité du gouvernement, pour s'emparer de toutes les expéditions de cette ville, qui eſt l'entrepôt naturel du commerce de la France avec l'Allemagne & la Suiſſe.

Le fermier eſt autoriſé par des arrêts à percevoir, pour ſon droit de courtage, deux ſous pour livre ſur les prix de voiture. N'eſt-il pas évident que plus les prix de voiture ſeront conſidérables, & plus il y aura de ſous pour livre à percevoir ? Il eſt donc de ſon intérêt d'élever les prix au plus haut dégré (1). Or, toutes les marchandiſes ne pouvant pas ſupporter un haut prix de voiture, le petit nombre même de celles qui le ſupporteroient ne le pouvant pas également dans tous les tems & dans tous les lieux, la conſommation extérieure de nos denrées & de nos marchandiſes diminuera néceſſairement, en raiſon de l'accroiſſement des prix; & qui peut fixer le terme de cet accroiſſement & de cette diminution ? Qu'on y prenne garde, le commerce national fait néceſſairement ſur l'étranger tout le bénéfice qu'il peut faire. Vouloir augmenter ce bénéfice, au profit du gouvernement ou de ſon prépoſé, c'eſt néceſſairement l'anéantir.

On a également prouvé que ce qu'une ſeule main diſpoſera de la circulation, il en réſultera une gêne conſidérable pour le négociant, qui ne pouvant plus choiſir

(1) Autre obſervation ſur le danger des hauts prix de tranſport. En vertu de l'arrêt du 29 Février 1775, qui a changé le régime des meſſageries, le fermier a obtenu le droit excluſif de faire le tranſport des matières d'or & d'argent au prix de 2 liv. par 1000 liv. pour vingt lieues, ou de 12 liv. pour 120 lieues de poſte, de Paris à Lyon, par exemple, ce qui lui donne un bénéfice d'un pour cent. Or le commerce, avant cette époque, faiſoit habituellement voiturer les matières d'or & d'argent, à la même diſtance, moyennant un quart pour cent, au moins. Que réſultera-t-il de là, ſi l'arrêt eſt ſcrupuleuſement obſervé ? Que toutes les opérations de banque ceſſeront par cette différence énorme, puiſque le banquier s'eſtime heureux, lorſqu'il peut trouver un profit de demi pour cent, qu'il ſe contente ſouvent d'un quart, qu'il court même, par les variations du change, le riſque d'eſſuyer une perte. Qu'en réſultera-t-il encore ? Que les ſpéculateurs en matières, ne pourront plus en fournir aux manufactures qui les conſomment, parce qu'ils n'auront plus la reſſource, au défaut d'emploi dans le commerce, de les porter aux hôtels des monnoies ſans une perte conſidérable; qu'ainſi nos manufactures de galons, d'étoffes, ouvrages en dorures, orfévrerie, n'étant point alimentées, ou ne l'étant qu'à grands frais, ne pourront ſupporter la concurrence avec les manufactures étrangères, qui ont déjà ſur elles un ſi grand avantage, par la décharge de tous droits d'importation & d'exportation. Or, l'arrêt de 1775 n'a point été réformé; & croit-on que le fermier, qui fait revivre les arrêts les plus onéreux au commerce, s'empreſſe beaucoup d'en ſolliciter la ſuppreſſion, lorſqu'il ſera paiſible poſſeſſeur de ſon privilége ?

entre plusieurs, pour se procurer la prompte expédition de sa marchandise ; réduit d'ailleurs à subordonner ses opérations à la commodité du fermier, se verra souvent contraint de renoncer à des spéculations avantageuses. On pourroit encore ajouter qu'il est beaucoup d'affaires qui n'exigent pas moins le secret que la célérité ; que le négociant, qui tous les jours se confie à un commissionnaire, négociant comme lui, aura de la répugnance à se confier à un prépose du gouvernement, qui n'a aucun intérêt à le ménager. On pourroit observer aussi qu'il existe beaucoup de villes & de provinces en France qui ne connoissent pas l'usage de traiter avec un commissionnaire pour faire voiturer leurs marchandises, & qui se contentent seulement de la bonne foi & du crédit du roulier, soit parce que le commerce, comme en Poitou, n'y est point assez considérable pour supporter un agent de plus, soit parce que, comme en Languedoc, en Alsace, & dans d'autres provinces, le commerce consiste essentiellement en denrées : or, pour ces villes & ces provinces, l'entreprise du fermier, indépendamment des abus qu'elle entraîne, ne sera-t-elle pas un impôt destructeur ? Ne voit on pas combien, dans une circulation médiocre & des affaires d'une petite conséquence, un commissionnaire tel que le gouvernement devient dangereux & nuisible ? Que diroit on si, sous prétexte de favoriser l'agriculture, de mettre plus d'uniformité dans les prix de transport, l'administration entreprenoit, par exemple, de faire voiturer toutes les denrées de village à village, & de ville à ville ; n'apperceyroit-on pas, dans ce projet singulier, la ruine entière & la désolation des campagnes ? Pourquoi cela ? Parce qu'en économie politique, un agent trop fort nuit à celui qui l'employe, comme en mécanique une force trop grande nuit à l'effet qu'elle doit produire. Or, il en est d'un commerce borné, d'un commerce de détail, d'un cours de petites affaires, comme de l'agriculture. Ce sont les mêmes moyens qui le font fleurir, & les mêmes causes qui le détruisent.

Tout ceci n'est rien encore. Il y a dans le système du fermier deux vices essentiels qu'il importe de développer. Le fermier s'est efforcé de faire regarder comme

un avantage inappréciable pour le commerce, l'uniformité qu'il propose dans les prix de voiture.

Mais avant de proposer cette uniformité, il falloit examiner s'il importe réellement au commerce que les prix de voiture soient uniformes, ou qu'ils ne le soient pas.

Or, il importe qu'ils ne le soient pas.

D'où résulte la variation des prix de voiture.

Les prix de voiture ne sont au-dessus du prix moyen, que lorsque la consommation est considérable, lorsqu'il y a de grands besoins à remplir & une grande facilité à les satisfaire : alors celui qui vend & celui qui achète ont un bénéfice assuré, parce qu'à telles époques la vente & l'achat sont des opérations de première nécessité. Alors, quelle que soit l'affluence des voituriers, la concurrence qui existe entr'eux ne leur nuit pas; l'effet en est modéré par l'empressement à satisfaire à toutes les demandes, à obéir à tous les besoins. L'acheteur & le vendeur, pour accélérer le transport des denrées, consentent volontiers à une augmentation que le bénéfice qu'ils font leur permet de supporter, & le roulier gagne, sans qu'il en résulte aucun inconvénient pour le commerce.

Les prix de voiture ne sont au-dessous du prix moyen, que lorsque la consommation languit, lorsqu'elle est presque nulle ; alors on demande peu de marchandises au vendeur, & la concurrence des rouliers étant à-peu-près la même, le petit nombre des transports les oblige de voiturer à vil prix, & uniquement pour entretenir leurs équipages. Cette époque est celle des petites spéculations. Le négociant qui sait qu'il peut acheter à bien meilleur compte que dans le moment du besoin, qu'il y a une économie considérable à faire sur la voiture, spécule habituellement sur certaines denrées, & s'expose au danger de perdre, par la considération qu'il fait d'un bénéfice certain, sur le transport de la marchandise.

Or, maintenant, que résultera-t-il de l'uniformité proposée? Dans le moment du besoin, aucun bien pour le commerce ; car elle n'accroîtra pas le besoin, elle ne rendra pas la consommation plus étendue : dès-lors le produit de l'industrie ne sera pas plus considérable.

A l'époque de la ceſſation du beſoin, un préjudice qu'il ne ſera pas facile de réparer, car elle empêchera toute eſpèce de circulation & de conſommation. On ſent que le prix des denrées varie prodigieuſement d'une conſommation à l'autre. Dans l'intervalle, on ne peut donc acheter ſans riſque. Tout ce qui tend à augmenter le riſque d'une vente, eſt un mal. Or, il eſt clair qu'en maintenant les tranſports à un bon & moyen prix, on augmentera beaucoup le riſque des ventes. On met dans le calcul du négociant une probabilité de plus contre lui: il n'achetera donc plus; car, avant le privilége du fermier, la probabilité du gain à la perte étoit pour lui de deux à un; & avec ce privilège, elle eſt comme l'unité eſt à l'unité. Mais on ne ſpécule pas ainſi dans les petites affaires.

Ce n'eſt pas encore tout l'inconvénient : l'étranger partage nos ſpéculations : nos voiſins, conſervant les époques des bas prix de voiture, profiteront de ces époques pour nous ſupplanter; & n'eſt-il pas à craindre que, dans les ſaiſons où la conſommation languit, l'étranger ne contracte l'habitude de ſe pourvoir chez eux, & que dans le moment de ſes beſoins, il ne ſe ſoucie plus d'interrompre cette habitude?

Marſeille, par exemple, eſt, par ſa ſituation, le marché de beaucoup de villes du royaume, de toute la Suiſſe, & d'une grande partie de l'Allemagne. Ainſi ſon commerce eſt fondé ſur les beſoins de ces différens pays. Cela poſé, il eſt évident que Marſeille ne peut diſpoſer avec avantage des marchandiſes du levant & des îles, qu'autant qu'au moment de leur arrivée les demandes de tous ces pays feront la balance exacte de la quantité qu'elle en a reçu. Or, ſi l'on ſuppoſe ces demandes uniquement dictées par le beſoin, il eſt impoſſible que cette balance ait lieu. Il faut donc à Marſeille d'autres reſſources pour y parvenir; ces reſſources, elle les tire des villes d'entrepôt qui ſont entr'elle & l'étranger.

L'étranger ne demande presque jamais à Marſeille au-delà de ce qu'il lui faut pour ſa conſommation momentanée. Les villes d'entrepôt oſent davantage : non-ſeulement elles demandent ce qui eſt néceſſaire à la conſom-

mation de leur territoire, mais encore tout ce qui eſt reſté à Marſeille ſans deſtination. Or, de là il réſulte deux avantages ; 1°. Marſeille ſe délivre promptement de toutes les denrées dont elle ne trouveroit point de prix ſans ces villes, & l'argent qu'elles y verſent entretient l'activité de ſon commerce ; 2°. ces villes elles-mêmes ſpéculent ſur les articles qu'elles achètent. Elles peuvent les offrir à l'étranger à un prix égal, quelquefois même inférieur à celui qu'il a payé au moment de ſes beſoins, parce qu'elles achètent à meilleur compte, & que ne faiſant transporter que dans les ſaiſons où les voitures ſont à vil prix, elles ſont sûres de faire ſur les frais une économie conſidérable. Ainſi elles s'enrichiſſent du commerce de Marſeille, qu'elles entretiennent, & dont elles ſont les comptoirs.

Si le projet du fermier eſt adopté, qu'arrivera-t-il ? Trois choſes. 1°. Ces villes ne ſpéculeront plus, parce qu'avec un prix de voiture uniforme, elles auront plus de risques à courir, & par une ſeule opération on détruira tout leur commerce d'entrepôt : ſecondement, quand même elles ſpéculeroient avec un tarif qu'il faudra bien rendre public, on inſtruira l'étranger du genre de bénéfice qu'on faiſoit ſur lui. L'étranger inſtruit ne permettra plus ce bénéfice, & il s'opérera dans la balance du commerce un changement funeſte à notre induſtrie : troiſièmement, les villes étrangères, qui travaillent en concurrence avec Marſeille, Trieſte & Livourne, par exemple, conſervant, comme on vient de le dire, les bas prix de voiture, & jouiſſant de tous les avantages de la liberté, profiteront de nos fautes ; elles offriront à nos correſpondans des facilités plus grandes. Ceux-ci, déjà diſpoſés à ne pas dépendre, dans leurs opérations, d'une compagnie de financiers, que le gouvernement protège, accepteront leurs offres ; & ce ne ſera que lorſque l'habitude de ſe pourvoir ailleurs ſera priſe, quand le mal aura fait des progrès irréparables, qu'on s'appercevra de ſes ravages.

Commerce d'entrepôt.

Je reviens ſur la première de ces trois conſéquences.

Au milieu des ſpéculations fiſcales que les beſoins publics & l'avidité particulière font éclore, on ne réfléchit pas aſſez ſur les grands effets que de petites cauſes peuvent produire quelquefois. Le commerce d'entrepôt, qu'on regarde comme un objet de peu d'importance, eſt peut-être de tous les commerces le plus utile, parce qu'il diſtribue la richeſſe ſur un grand eſpace, parce qu'il maintient une ſorte de proportion entre les villes que leur ſituation ou leur induſtrie rend opulentes, & celles qui ne jouiſſent d'aucun de ces avantages. Que ferez-vous en aſſujettiſſant ce commerce au monopole ? Vous détruirez, ſans vous en appercevoir, dans toutes les petites villes ſituées ſur les grandes routes, le trafic que le ſéjour momentané des rouliers y entretient ; & c'eſt en grande partie ce trafic qui y fait circuler un peu de cet or qui abonde ailleurs; c'eſt ce trafic qui élève le prix des denrées; qui, par les connoiſſances qu'il répand, les correſpondances qu'il ſuppoſe, le grand nombre de petites ſpéculations qu'il occaſionne, établit de proche en proche, dans tous les marchés, une égalité bien précieuſe entre les beſoins du vendeur & les reſſources de l'acheteur; c'eſt ce trafic qui apprend à l'un ce que l'autre peut gagner ou perdre, & maintient ainſi par-tout une balance entre l'agriculture & le commerce.

Que deviendra donc le commerce dans le ſyſtème propoſé ? Semblable au luxe qui corrompt & qui ravage, au lieu de circuler paiſiblement & par des canaux ſagement diſtribués dans un vaſte eſpace : gêné & contraint dans ſa route, il ſe précipitera avec effort d'un lieu vers un autre, & l'on n'appercevra ſur ſon paſſage que des traces de misère & de ſtérilité.

Vainement, répétera-t-on, qu'en employant le même nombre d'hommes, on fera les mêmes choſes. Ce n'eſt point ſaiſir ma penſée. Il ne s'agit pas ici de conſommation, mais de trafic, mais de relation d'intérêt entre les villages & les bourgs, entre les bourgs & les villes d'une même province, d'un même empire. Or ſi vous interrompez le cours des petites affaires, qui préparent & reproduiſent les grandes, quelle atteinte funeſte ne porterez-vous pas à l'induſtrie ? C'eſt par ſes plus nombreuſes &

ſes

ſes dernières fibres, que l'arbre le plus élevé nourrit ſon feuillage & entretient ſa verdure ; c'eſt auſſi par ſes plus petites & ſes plus nombreuſes artères, que le commerce pompe la richeſſe de la terre, & la lui reſtitue ; coupez ces artères & le commerce va languir comme l'arbre dont vous aurez imprudemment émondé les racines (1).

Voilà donc ce qu'opérera cette uniformité tant vantée, cependant indiſpenſable dans le ſyſtême du fermier. Mais voici ce que le fermier ne dit pas, ce qu'il ne prévoit pas peut-être, & ce qu'il faut prévoir & dire.

Le commiſſionnaire eſt l'agent de tous les commerces. Le fermier le ſera comme lui. Il pourra donc acquérir des lumières ſur tous les genres d'induſtrie, & comme il ſera ſeul, comme il diſpoſera de la force publique, qui l'empêchera de profiter de ces lumières ?

Quand il aura le ſecret de toutes les opérations du commerce ; quand il ſaura combien le négociant peut gagner, juſqu'à quel point il peut perdre, qui l'empêchera, par exemple, dans des momens de beſoin, d'imaginer des droits nouveaux, des entraves nouvelles ; quelques-uns de ces impôts indirects dont la perception eſt ſi lucrative, & le réſultat ſi funeſte ?

Ce n'eſt rien encore. Le fermier aura par-tout des commis, des comptoirs, des magaſins, une banque. Il n'aura beſoin que de conſulter ſes regiſtres, pour apprendre d'où ſortent les marchandiſes, par où elles paſſent pour arriver à leur conſommation, dans quels lieux elles ſe conſomment. Croit-on que dans une poſition ſi avantageuſe, avec des moyens ſi étendus, il puiſſe reſter ſpectateur tranquille des opérations du négociant ? Maître de toutes les voies de la circulation, de tous les inſtrumens de tranſport, appellant l'argent de toute part, & pouvant le diſtribuer par les canaux les plus rapides, réſiſtera-t-il à la

---

[1] Je ne parle pas du préjudice particulier que le privilége du fermier peut apporter à de certaines places de commerce, comme Lyon, par exemple, auquel il enlèveroit le tiers de ſa richeſſe & de ſon induſtrie : cet inconvénient n'eſt rien encore en comparaiſon de celui dont il eſt ici queſtion.

tentation si naturelle de faire avec beaucoup de moyens, ce que tant d'autres entreprennent avec peu de ressources (1).

Et ce n'est pas là un péril absolument imaginaire.

Les directeurs & employés des provinces instruiront, par des mémoires, le bureau général de la capitale, de toutes les spéculations dont ils auront connoissance. Là se trouveront des commis intelligens, qui traceront à loisir les diverses entreprises à tenter; leur travail sera renvoyé dans les provinces; & les directeurs, ou par eux-mêmes ou par le ministère des préposés fidelles & secrets, exécuteront les opérations prescrites. Chaque bureau ouvrira une banque gratuite à tous les agens de la compagnie, le roulage se fera pour eux à bon compte, rapidement, & par préférence aux négocians particuliers. Que deviendront dès-lors ceux-ci, déconcertés, prévenus dans toutes leurs entreprises? Un négociant fait une spéculation avantageuse, la demande est à peine formée, que le fermier en est instruit; si son crédit, son argent, ses relations ne lui assurent pas une préférence décidée, que fera le fermier? Maître des transports, il le devancera. Sa marchandise arrivée avant celle de son concurrent, & à bien moindre frais, aura le plus grand débit possible. Quel sera dès-lors le sort du négociant, déchu de son espérance, rebuté par une spéculation éventée, ruiné peut-être par les opérations forcées, qu'un tel événement rend indispensables?

En vain le fermier alléguera-t-il qu'il est possible de remédier à de tels abus, qu'on peut lui interdire toute concurrence avec le négociant. Sans doute, & l'on s'y attend bien; mais que doit-on espérer d'une loi dont rien ne garantira l'exécution; contre les infractions de laquelle on ne pourra réclamer, sans s'exposer a des discussions fâcheuses; qu'il sera surtout si facile d'éluder par des compositions

---

[1] Les fermiers généraux, sous prétexte d'assurer davantage la perception des droits sur les eaux-de-vie, dans la province de Normandie, obtinrent du conseil la faculté de concourir au commerce de cette denrée. Qu'a produit cette concurrence? L'exportation exclusive de cette branche de commerce, au profit des fermes.

secrètes, des associations cachées, des partages de bénéfice, & tant d'autres moyens que l'intérêt fait mettre en œuvre ? Car enfin, si la liberté est l'objet politique de toutes les réclamations du commerce, le gain à faire, ou la perte à éviter, est l'objet essentiel de toutes les démarches du négociant. Il préférera donc toujours au succès incertain d'une contestation avec le fermier, un partage dans ses bénéfices ; & plus il sera riche, plus il aura des lumières, moins il cherchera à se troubler dans des entreprises qu'il vaut mieux partager que combattre.

Ainsi le fermier comptera les principaux négocians parmi ses facteurs, ainsi bientôt lui-même il sera le seul négociant du royaume, comme il veut en être le seul voiturier.

Je ne veux pas donner à ces réflexions plus de force & d'étendue qu'elles ne doivent en avoir. Je sens bien que dans un siècle aussi éclairé que celui-ci sur les vrais intérêts du commerce, l'événement dont je parle n'est pas possible dans toutes ces circonstances ; mais il faut convenir au moins que cet événement est une des conséquences naturelles du système du fermier.

Le fermier ne s'emparera pas, je le veux, de tout le commerce du royaume ; mais toutes les entreprises du commerce seront à sa bienséance ; mais il en tentera plusieurs, & si près du gouvernement, qui vous dit que, dans ses besoins, il ne saura pas lui faire partager adroitement le bénéfice de ses opérations ? Pourquoi, lorsqu'il sera question de l'approvisionnement d'une province, d'un état voisin, n'obtiendroit-il pas, sous de vains prétextes, & dans des circonstances malheureuses, une préférence décidée sur le négociant ? Qui l'empêchera d'asservir au monopole, d'une manière au moins momentanée, les branches d'importation & d'exportation les plus lucratives ; & quel trouble, quel découragement ne portera-t-il pas dans toutes les classes du commerce, jusqu'à ce qu'on l'ait dépouillé de son dangereux privilége ; de combien d'abus, de vexations, de pertes pour l'état & l'industrie, ne peut-il pas devenir la cause involontaire ?

§. V. *Conclusions.*

J'ai établi, ce me semble, jusqu'à la démonstration, que de tous les impôts sur l'industrie, il n'en est pas de plus dangereux & de plus destructeur, que le privilége exclusif du roulage que sollicite l'administration des messageries; qu'il n'en est aucun qui blesse plus essentiellement la propriété, qui nuise plus directement au commerce, qui soit même plus universellement incompatible avec ses progrès.

Il ne m'a pas paru nécessaire de m'occuper spécialement du transit qu'on paroît vouloir d'abord assujettir au monopole. Après avoir prouvé que le fermier ne demande le privilége exclusif du transit que pour s'emparer dans le fait, du commerce d'expédition tout entier, j'ai pensé que je devois considérer son projet dans toute son étendue, & qu'il seroit aisé de faire l'application des maximes d'ordre & d'intérêt public que je développerois à toutes les parties de son système, dont je croirois ne devoir faire qu'une mention imparfaite.

On voit très-clairement que les marchandises expédiées en transit, n'étant affranchies de tout droit que parce qu'elles ont à redouter une concurrence étrangère, sont de tous les objets de commerce, celui dont il importe le plus de ne pas gêner la circulation, & dont il convient le mieux de diminuer, s'il est possible, la valeur; que c'est surtout en ce genre qu'il faut favoriser les spéculations, parce que toute spéculation avantageuse sur les marchandises de cette espèce, tend à faire pencher en notre faveur la balance du commerce: avantage inappréciable dans la constitution actuelle de l'Europe: qu'ainsi le privilége sollicité par le fermier, qui interrompt le cours des spéculations, qui augmente le prix de l'argent sans lequel on ne spécule pas, qui gêne la circulation de toute manière, qui accroît la valeur des marchandises, loin de donner au commerce de transit une activité plus grande, nuit essentiellement à ses progrès, & s'il subsiste long-temps, opère infailliblement sa ruine.

Ces conséquences n'ont surement pas été apperçues par

ceux qui ont fait tant d'instances auprès du ministère, pour obtenir ce privilége. On croit trop facilement qu'il suffit d'avoir acquis quelques notions générales du commerce, pour être en état de prononcer sur l'importance plus ou moins grande de ses détails, & que pourvu qu'on ouvre des routes à l'industrie, c'est une chose assez indifférente que le choix des moyens qu'on emploie pour en favoriser l'essor. De là, les erreurs de toute espèce en matière de droits & d'impôts, qui, presque jusqu'à nos jours, ont égaré notre administration; de là cette foule de projets sur les intérêts les plus précieux de la nation tour-à-tour accueillis & rejetés, parce qu'on n'obéissoit qu'à des besoins momentanés ou à des principes incertains; de-là surtout, ce système usurpateur du fisc imaginé sans aucune relation avec la propriété qu'il fatigue, & le commerce dont il opprime inutilement la liberté.

Maintenant que des connoissances plus étendues ont rendu les gouvernemens plus circonspects dans leurs démarches, les mêmes abus ne sont plus à redouter, & il n'est pas à craindre que le commerce réclamant ses priviléges, soit accueilli avec aussi peu d'intérêt qu'autrefois: il peut donc envisager l'avenir sans inquiétude. Mais il a d'anciennes fautes à dénoncer, & il est de son intérêt de le faire, tandis qu'elles ne sont pas irréparables.

Par exemple: ce n'est pas assez que d'interrompre le cours des entreprises du fermier pour s'emparer du roulage, que de le dépouiller même de cette concurrence avec le commissionnaire, concurrence dont on a développé les conséquences funestes, que de révoquer ou d'interpréter ce grand nombre d'arrêts rendus dans des circonstances malheureuses, tel que celui de 1684, qui détruit la liberté du roulage en paroissant l'établir; tel encore que celui du 7 août 1775, dont le fermier s'est prévalu depuis quelque temps de la manière la plus odieuse; arrêt qui, s'il étoit observé, rendroit, comme on l'a prouvé, toutes les opérations du commerce impossibles, & anéantiroit sans espoir nos manufactures.

Il importe encore que non-seulement ces arrêts, mais aussi tous ceux qui ont été rendus sur le fait des messageries, soient examinés de nouveau; que s'il faut des messa-

geries, ſi elles ſont néceſſaires pour le tranſport des voyageurs; ſi, en conſéquence, il eſt beſoin d'en ſoutenir & d'en améliorer l'établiſſement, leurs droits ſoient tellement déterminés qu'ils ne ſoient déſormais qu'une reſſource de plus pour favoriſer la circulation, & non pas un impôt pour la détruire: qu'en un mot il exiſte une loi générale, motivée d'après l'intérêt du commerce clairement exprimé, qui le raſſure à jamais contre les atteintes qu'on n'a ceſſé de porter à ſa liberté, & contre cette multitude de projets abſurdes, imaginés par l'avarice, qui ne calcule que pour elle, & par le beſoin qui ne raiſonne pas.

Cette loi, dont on connoît à préſent l'utilité, on doit l'eſpérer d'un prince qui a déclaré, de la manière la plus ſolemnelle, que ſon intention eſt de détruire » toutes les » entraves qui ne ſont propres qu'à rendre l'induſtrie lan» guiſſante, & de ſe laiſſer enchaîner, même en faiſant » le bien, par les égards dus aux lois de la propriété, qu'il » regarde comme le plus ſûr fondement de l'ordre & de » la juſtice ».

On doit l'attendre d'un miniſtre digne par ſes talens & ſon courage de ſeconder des intentions ſi bienfaiſantes & ſi pures, d'un miniſtre aſſez ſage pour ménager les préjugés, même en réprimant les abus; aſſez prudent pour n'opérer des changemens avantageux qu'à propos, & dans des circonſtances où l'on ne peut lui oppoſer qu'une réſiſtance inutile: aſſez éclairé pour chercher dans une légiſlation relative à notre conſtitution & à nos mœurs, le remède aux maux de toute eſpèce que des inſtitutions anciennes & vicieuſes ont multipliés parmi nous; aſſez ferme ſurtout pour n'attendre que de la nation entière cette juſtice que lui refuſent des agioteurs avides & accrédités, ou ce peuple inquiet & avili de la capitale, qui n'a d'opinion que celles qu'on lui donne, & ne craint ou n'eſpère que comme les hommes puiſſans dont il eſt également le jouet & la victime.

Après avoir rappelé la finance à ſes vrais principes, & donné une forme plus régulière & plus ſimple à la perception de l'impôt, il ne négligera certainement pas cette partie précieuſe de l'économie publique, qui a pour objet la proſpérité de l'agriculture & du commerce. C'eſt ſur ces

deux baſes que repoſe tout l'édifice des conſtitutions modernes. C'eſt avec la propriété & l'induſtrie qu'il faut nous compoſer maintenant des lois, des habitudes & des mœurs. Le mouvement qu'on donne à la richeſſe, la manière dont on la diſtribue, les moyens qu'on emploie pour étendre ou reſſerrer les progrès des arts, voilà les cauſes qui produiſent parmi nous preſque tous les effets politiques, & qui, ſelon qu'on les ordonne bien ou mal, altèrent ou maintiennent tous les principes de la ſociété, & celui qui connoît l'influence prodigieuſe de ces cauſes, qui, en combinant avec prudence des élémens ſi difficiles, ſait en faire éclore un légiſlation bienfaiſante & généreuſe, combien n'a-t-il pas de droits à notre reconnoiſſance & à nos éloges?

Pour mettre le lecteur au fait du dernier état des choſes, on a cru devoir placer, à la ſuite de ces conſidérations, les lettres-patentes du 16 *février* 1785, *dont les diſpoſitions ſont abſolument conformes à celles de l'arrêt du conſeil du* 5 *mai* 1784.

LETTRES-PATENTES DU ROI,

Concernant le Courtage du Roulage, & l'Entrepôt des Marchandises.

Données à Versailles le 16 Février 1785.

Registrées en Parlement le douze Avril 1785.

LOUIS, par la grâce de Dieu, roi de France & de Navarre, à nos amés & féaux conseillers, les gens tenant notre cour de parlement à Paris : SALUT. Sur le compte qui nous a été rendu des plaintes de plusieurs négocians, de la requête des six corps des marchands de la ville de Paris, & des mémoires des différentes chambres du commerce de notre royaume, relativement aux obstacles que les prétentions de la ferme des messageries apportent à la liberté du transport des marchandises, nous étant fait représenter les différens édits, arrêts & réglemens ci-devant rendus au sujet de l'exploitation des messageries, nous avons reconnu que le privilège exclusif qui leur a été accordé n'a jamais eu ni dû avoir d'autre objet que le transport des voyageurs, ainsi que des matières d'or & d'argent & des paquets qui n'excèdent pas le poids de cinquante livres ; que c'est uniquement pour le maintien de ce privilége, & sur le motif de procurer au commerce une plus grande sûreté, que les fermiers des messageries avoient obtenu le droit de tenir des entrepôts à bureau ouvert, de les annoncer par des tableaux

ou inſcriptions, & d'avoir des balances ou fléaux, ainſi que des regiſtres ; que néanmoins le commerce s'étant conſidérablement accru, & l'exercice du courtage du roulage n'ayant jamais été accordé aux meſſageries à titre de droit excluſif, il s'eſt établi ſucceſſivement, dans les principales villes de notre royaume, un certain nombre de courtiers ou commiſſionnaires, auxquels les négocians, marchands & autres perſonnes qui ont des effets à envoyer d'un lieu dans un autre, ſont dans l'uſage de les confier pour les faire parvenir à leur deſtination ; que c'eſt également à eux que les rouliers s'adreſſent pour trouver des chargemens & traiter du prix des tranſports, qu'enfin leur utilité a prévalu ſur les oppoſitions & les pourſuites exercées par les fermiers des meſſageries contre ces commiſſionnaires à la faveur de quelques déciſions du conſeil mal interprêtées, nous avons conſidéré que s'il eſt convenable de maintenir les meſſageries dans la jouiſſance des prérogatives & priviléges qui leur ont été concédés, il eſt encore plus important de les renfermer dans leurs juſtes bornes, pour que le commerce ne puiſſe en ſouffrir, & qu'il l'eſt également de prévenir les abus que pourroit entraîner l'établiſſement d'entrepôts ſuſpects, qui ne ſeroient pas à portée d'être ſurveillés ; à quoi voulant pourvoir, vu leſdits mémoire & requête, enſemble l'avis des députés du commerce, & ouï le rapport du ſieur de Calonne, notre conſeiller ordinaire en notre conſeil, contrôleur-général des finances, nous, étant en notre conſeil, avons ordonné que toutes lettres néceſſaires ſeroient expédiées.

A CES CAUSES, de l'avis de notre conſeil, qui a vu ledit arrêt dont extrait eſt ci-attaché, ſous le contre-ſcel de notre chancellerie, & en interprêtant en tant que de beſoin les différens arrêts rendus ſur le fait des meſſageries, notamment celui portant homologation du bail paſſé à Jean-Baptiſte Fanuel le 20 décembre dernier, nous avons, de notre grâce ſpéciale, pleine puiſſance & autorité royale, maintenu & gardé, & par ces préſentes ſignées de notre main, maintenons & gardons les fermiers deſdites meſſageries dans le

droit exclusif de transporter les voyageurs & les matières d'or & d'argent, ainsi que les ballots & paquets du poids de cinquante livres & au-dessous ; les maintenons aussi dans le droit d'exercer le courtage du roulage, & de tenir des entrepôts, mais sans que ce droit soit exclusif, ni que sous prétexte d'icelui, ils puissent empêcher les commissionnaires, chargeurs & courtiers, de tenir bureau ouvert, à l'effet de recevoir en entrepôt les marchandises qui leur seront confiées, au-dessus du poids de cinquante livres; d'avoir sur leurs portes un tableau indicatif dudit entrepôt; tenir les registres à l'effet d'y inscrire lesdites marchandises, & de se servir de fléaux & balances pour en constater le poids : voulons néanmoins que lesdits commissionnaires & courtiers ne puissent jouir de ladite faculté qu'après s'être fait inscrire au greffe du siége de police le plus prochain du lieu de leur résidence, & que cette inscription n'ait lieu que sur le vu d'un certificat, signé par quatre notables dudit lieu, par lequel ils attesteront leurs bonnes vie & mœurs : faisons défenses à toutes personnes de tenir de pareils entrepôts ailleurs que dans les villes & bourgs, & aux rouliers de déposer les marchandises qui leur sont confiées dans des auberges isolées sur les routes; nous reservant au surplus de faire par la suite, sur tout ce qui concerne le courtage du roulage & l'entrepôt des marchandises, tel réglement que nous aviserons bon être, pour en favoriser de plus en plus la liberté, & en écarter tous abus : enjoignons au sieur lieutenant-général de police, & aux sieurs intendans & commissaires départis dans les provinces & généralités de notre royaume, de tenir la main, chacun en ce qui les concerne, à l'exécution des présentes. SI VOUS MANDONS que ces présentes vous ayez à faire registrer, lire, publier & afficher, & le contenu en icelles garder & observer, & faire exécuter selon leur forme & teneur, nonobstant toutes choses à ce contraires; CAR tel est notre plaisir. DONNÉ à Versailles le seizième jour de février, l'an de grâce mil sept cent quatre-vingt-cinq, & de notre règne le onzième. *Signé* LOUIS. Par le Roi, LE BARON DE BRETEUIL. Et scellées du grand sceau de cire jaune.

Regiſtrées, ce conſentant le procureur-général du roi, pour jouir par les impétrans de leur effet & contenu, & être exécutées ſelon leur forme & teneur, aux charges, clauſes & conditions y portées; & ſeront les conteſtations, ſi aucunes ſurviennent, pour raiſon du courtage dudit roulage & entrepôt des marchandiſes, portées devant les officiers des ſièges de police des lieux, ſauf l'appel en la cour; comme auſſi ſans approbation d'aucuns arrêts du conſeil énoncés eſdites lettres-patentes, qui n'auroient été revêtus de lettres-patentes duement enregiſtrées en la cour, ſuivant l'arrêt de ce jour. A Paris, en parlement, le douze avril mil ſept cent quatre-vingt-cinq.

Signé DUFRANC.

N. B.. On trouve chez le même Editeur les Obſervations de la Chambre du Commerce de Normandie, ſur le Traité du Commerce entre la France & l'Angleterre, ouvrage non moins intéreſſant que celui-ci.